

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Marina Ivanović

UTJECAJ PROMETA NA RAZVOJ TURIZMA U RH

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2019.

Zagreb, 1. travnja 2019.

Zavod: **Zavod za prometno planiranje**
Predmet: **Menadžment u prometu**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 5179

Pristupnik: **Marina Ivanović (0135236864)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **UTJECAJ PROMETA NA RAZVOJ TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Opis zadatka:

Zadatak ovo rada je analizirati utjecaja prometa na razvoj turizma u Hrvatskoj. Promjenjivi gospodarski uvjeti, izmijenjeno ponašanje potrošača i nove tehnologije uzrokovat će nastanak novih tržišta. Kako je promet gospodarstvena djelatnost, proizlazi da je razvitak prometa prihvatljiv do one mjere do koje ne ugrožava prirodu i njene procese. Održivi razvitak prometa i turizma znači usklađeno djelovanje obje djelatnosti do razine koja ne ugrožava prirodne resurse i njihovo obnavljanje. Osim toga, u radu će se analizirati i objasniti međuovisnost prometa i turizma te utvrditi koje dobrobiti i problemi proizlaze iz njihova razvoja, kao i razvojne potencijale u budućnosti. Razvoj turizma oduvijek je bio povezan uz razvoj prometa. Promet i turizam kao međuovisni sektori proizvode mnoge pozitivne implikacije.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:

prof. dr. sc. Marinko Jurčević

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

UTJECAJ PROMETA NA RAZVOJ TURIZMA U RH

**THE IMPACT OF TRAFFIC ON TOURISM DEVELOPMENT IN
REPUBLIC OF CROATIA**

Mentor: prof. dr. sc. Marinko Jurčević

Studentica: Marina Ivanović

JMBAG: 0135236864

Zagreb, 2019.

SAŽETAK

Povezanost prometa i turizma u suvremenom gospodarstvu zahtijeva detaljnija istraživanja. Promet i turizam, kao međusobno povezani fenomeni, ovise jedan o drugome, utječu jedan na drugoga, a gospodarskom strategijom Republike Hrvatske određeni su kao jedni od nositelja gospodarskog razvitka zemlje. Pozitivni i negativni efekti kojima promet utječe na razvoj turizma s vremenom postaju sve izraženiji, te ih je potrebno međusobno usklađivati na osnovama održivog razvitka, čuvajući čovjekov okoliš, na čemu se temelji turizam u Hrvatskoj. Dosadašnja prometna politika neravnomjernog razvoja prometnog sustava, po kojoj se cestovni promet brzo razvijao posebice kroz izgradnju objekata prometne infrastrukture, dok su druge prometne grane stagnirale, ne može osigurati kvalitetnu logističku potporu turizmu u budućnosti.

Zbog toga se ovim radom daje daljnji doprinos istraživanju povezanosti prometa i turizma. U radu se navode najvažnije uloge koje promet ima u turizmu, analizira se odnos pojedinih prometnih grana i turizma, te se kroz statističke podatke analizira percepcija turista koji dolaze u Hrvatsku vezana za ulogu i kvalitetu prometa u njihovim turističkim aktivnostima. Zaključno se daje kratak osvrt na tendencije razvoja prometa u budućnost, kroz analizu definiranih strateških pravaca razvoja prometnog sustava u funkciji hrvatskog turizma.

KLJUČNE RIJEČI: promet; turizam; turistička usluga; prometna infrastruktura

SUMMARY

The relationship between transport and tourism in a modern economy requires further research. Transport and tourism, as mutually interrelated phenomena, depend on one another, and the economic strategy of the Republic of Croatia places them among principal factors in the country's economic development. The positive and negative effects of transport on tourism development are becoming more obvious and the two need to be harmonised on the basis of sustainable development, by preserving the human environment, which is the basis of Croatian tourism. The former transport policy of unequal development of the transport system, as a result of which road transport developed rapidly, in particular through the construction of transport infrastructure facilities, while other branches of transport stagnated, cannot ensure high-quality logistical support to tourism in the future.

This paper provides a further contribution to research on the relationship between transport and tourism. The paper summarises the most important roles played by transport in tourism, analyses the relationship between individual modes of transport and tourism, and, on the basis of statistical data,

analyses the perception of tourists visiting Croatia with regard to the role and quality of transport in their tourism activities. In conclusion, a brief overview of future trends in transport is provided through an analysis of the defined strategic lines of transport development as a function of Croatian tourism.

KEY WORDS: transport; tourism; tourist service; transport infrastructure

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. OBILJEŽJA TURISTIČKE USLUGE	3
2.1. Obilježja turističke usluge Republike Hrvatske od 2014. do 2017.	3
2.2. Pojam i značaj ugovora o turističkim uslugama	7
3. STANJE PROMETA I TURIZMA U HRVATSKOJ	9
3.1. Prometni sustav Hrvatske	9
3.2. Povijesna uvjetovanost prometa i turizma.....	15
3.2.1. Razvitak prometa kao pretpostavka pojave i razvitka turizma.....	15
3.2.2. Ostali čimbenici razvitka prometa i turizma	17
3.3. Promet i turizam u Hrvatskoj.....	19
4. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA U HRVATSKOJ	21
5. VAŽNOST PROMETA ZA RAZVOJ TURIZMA	24
5.1. Pozitivne implikacije međuodnosa prometa i turizma	26
5.2. Sinergijski učinak prometa i turizma	29
5.3. Međusobna ograničenja prometa i turizma.....	30
5.4. Udio turističkog u ukupnom prometu	31
6. BUDUĆNOST MEĐUODNOSA PROMETA I TURIZMA.....	34
Motivi prometa u turističke svrhe.....	36
7. KRITIČKI OSVRT NA TEMU	39
8. ZAKLJUČAK	42
LITERATURA.....	43
POPIS SLIKA	45
POPIS TABLICA.....	46
POPIS SHEMA.....	47
POPIS GRAFIKONA.....	48

1. UVOD

Promet je sastavnica turizma i temeljna pretpostavka za njegovo postojanje i razvitak. Svladavanje udaljenosti – putovanje, da bi se na određitu koristile turističke usluge, moguće je jedino i isključivo zahvaljujući prometu. Osim što omogućava prijenos turista od emitivnog tržišta do destinacije, promet je nositelj kretanja na području same destinacije, a u kombinaciji s jednostavnim turističkim uslugama čini proizvod koji povećava atraktivnost destinacije.

Promet i turizam, kao strateške gospodarske grane Republike Hrvatske, imaju obilježja složenih, dinamičkih i međusobno povezanih sustava. Kroz oba sustava prožima se fenomen mobilnosti, koji predstavlja i opisuje potrebu suvremenog čovjeka za kretanjem. Mobilnost se realizira kroz promjenu mjesta boravka na kraći ili dulji vremenski period, dakle kroz putovanje, koje je sastavni dio svake turističke aktivnosti.

Materija rada izložena je u sedam poglavlja:

1. Uvod
2. Obilježja turističke usluge
3. Stanje prometa i turizma u Hrvatskoj pobliže su objašnjena
4. Međuovisnost prometa i turizma u Hrvatskoj
5. Važnost prometa za razvoj turizma
6. Budućnost međudnosa prometa i turizma
7. Zaključak.

U drugom poglavlju, definirana su obilježja turističke usluge kao i sama turistička usluga. Poglavlje je popraćeno i tablicama koje prikazuju zaštićena područja prirode, nacionalne parkove te smještajne kapacitete po vrstama objekata u kroz razdoblje od 2014. do 2017. Nagli razvoj turizma je doveo do toga da su se izradila prva međunarodna pravila o turizmu, a isto tako su osnovane odgovarajuće međunarodne organizacije u ovom području.

U trećem poglavlju ukazano je stanje prometa i turizma u Hrvatskoj po svakom prometnom modu. Uzimajući u obzir da su promet i turizam povezani, razdoblja za koje se vežu prvi počeci prometa i turizma nalaze se na velikoj vremenskoj distanci. Poblje je objašnjena i povijesna uvjetovanost prometa i turizma kao i ostali čimbenici razvoja prometa i turizma.

U četvrtom poglavlju pojašnjeno je kako razvoj prijevoza i rast turizma izrazito ovise jedno o drugom. Promet i turizam, kao međusobno povezani fenomeni, ovise jedan o drugome te utječu jedan na drugoga.

Iz petog poglavlja može se vidjeti kako je turizam za Hrvatsku od izuzetnog značaja iz više razloga. Pružio je perspektivu priobalnom stanovništvu, a naročito otocima, za gospodarski razvoj pa je djelomično zaustavljeno, turizam u Hrvatskoj omogućuje značajnom dijelu poljoprivredne proizvodnje plasman svojih roba čime je osigurano tržište, turizmu komplementarne djelatnosti također ostvaruju značajne prihode potrošnje turista čime se stvaraju nova radna mjesta i puni državna blagajna. Promet utječe na turizam savladavanjem udaljenosti, dakle omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Što su prometni kapaciteti veći i suvremeniji, a relacije s organiziranim prometnim vezama brojnije to su mogućnosti razvitka turizma veće.

U šestom poglavlju opisana je budućnost međuodnosa prometa i turizma. Daljnji razvoj prometa i turizma sve će više zahtijevati razvoj po načelima održivog razvoja, tj. uz što manje štetnosti po okoliš. Kako je promet gospodarstvena djelatnost, proizlazi da je razvitak prometa prihvatljiv do one mjere do koje ne ugrožava prirodu i njene procese.

2. OBILJEŽJA TURISTIČKE USLUGE

Turistička usluga je ponuda koja se nudi turistima na određenom turističkom tržištu, u određeno vrijeme i po određenoj cijeni. Ujedno je i osnovni predmet razmjene na turističkom tržištu. Karakteristike usluga su:¹

- Neopipljivost – nemogućnost da se usluga prije vidi, kuša, proba
- Nedjeljivost – ne može se odvojiti trenutak za pružanje i trenutak za korištenje usluga
- Nepostojanost – postojanost se može pospiješiti izborom kvalitetnih kadrova, poslovanje pod prepoznatljivim imenom, uvođenjem standarda, praćenjem zadovoljstva kupaca..., nepostojanost podrazumijeva tko, kada i gdje pruža usluge što je kauzalno vezano uz karakteristiku mobilnosti turističke potrošnje.

2.1. Obilježja turističke usluge Republike Hrvatske od 2014. do 2017.

Turističku ponudu Republike Hrvatske obilježava velika atraktivnost prostora. To se naročito odnosi na primorsku Hrvatsku gdje, uz toplo i čisto more, razvedene obale i lijepe krajolike, atraktivnosti prostora pridonosi pogodna mediteranska klima čije se povoljne karakteristike naročito ističu tijekom ljetnih mjeseci kroz vruće i suho vrijeme.

Od prirodnih resursa treba posebno istaknuti zaštićena područja prirode prikazane u tablici 1. U tablici 2 u nastavku prikazani su Nacionalni parkovi i njihova posjećenost od 2014. do 2017. godine.

Tablica 1: Zaštićena područja prirode u 2017. u RH

	Broj	Površina, km ²	% površine RH
Ukupno	408	8.121,42	9,2
Nacionalni park	8	979,63	1,11
Park prirode	11	4.320,48	4,9
Strogi rezervat	2	24,19	0,03
Posebni rezervat	77	400,11	0,45
Regionalni park	2	1.025,56	1,16
Park – šuma	27	29,54	0,03
Značajni krajobraz	82	1.331,28	1,51
Spomenik prirode	80	2,27	0,003

¹ <https://fmtu.lumens5plus.com/sites/fmtu.lumens5plus.com/files/40-e6682d37e555df7b9812907fd3d19a4a.pdf>

Spomenik parkovne infrastrukture	119	8,36	0,01
----------------------------------	-----	------	------

Izvor: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama 2017., Zagreb, 2018., str. 9

U nastavku slijedi tablica 2 koja prikazuje Nacionalne parkove u RH i njihovu posjećenost od 2014. do 2017. godine.

Tablica 2: Nacionalni parkovi u RH

	Površina u km ²	Nadmorska visina (m)	Broj posjetitelja			
			2014.	2015.	2016.	2017.
Brijuni	34	0 – 55	153.086	160.010	181.560	169.299
Krka	109	0 – 253	804.411	951.106	1.071.561	1.284.723
Kornati	217	0 – 236	105.000	115.000	165.200	229.061
Mljet	54	0 – 391	100.787	112.156	126.699	140.329
Paklenica	95	50 – 1.571	122.189	119.686	127.848	140.561
Plitvička jezera	297	380 – 1.280	1.184.449	1.357.304	1.429.228	1.720.331
Risnjak	64	680 – 1.528	11.338	12.715	14.346	16.575
Sjeverni Velebit	109	518 – 1.676	14.360	16.471	22.919	22.919

Izvor: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama 2017., Zagreb, 2018., str.10

Uz prirodne resurse, atraktivnosti značajno pridonose brojni kulturnopovijesni spomenici, arhitektura, kulturna baština, kulinarske vještine i drugi društveni turistički resursi na području Republike Hrvatske.

Važno je istaknuti svjetsku baštinu pod zaštitom UNESCO-a: ²

- Stari grad Dubrovnik,
- povijesni kompleks Splita i Dioklecijanova palača,
- Nacionalni park Plitvička jezera,
- Stari grad Trogir,
- Eufrazijeva bazilika u Poreču,
- Katedrala sv. Jakova u Šibeniku,
- Starigradsko polje na otoku Hvaru,
- Stečci – srednjovjekovna groblja nadgrobni spomenika,

² Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, op. cit., str. 6

- Obrambeni sustav Republike Venecije 16. i 17. u Zadru i Šibeniku,
- Iskonske bukove šume Karpata i drugih regija Europe (bukova šuma u NP Sjeverni Velebit i NP Paklenica).

U svjetsku nematerijalnu kulturnu baštinu pod zaštitom UNESCO-a spadaju:³

- Fešta svetog Vlaha u Dubrovniku,
- Čipkarstvo u Lepoglavi, na Hvaru i Pagu,
- Hvarska procesija „Za Križen“,
- Godišnji pokladni ophod zvončara s područja Kastavštine,
- Dvoglasno pjevanje i sviranje Istarske ljestvice,
- Proljetna procesija Ljelja ili Kraljica iz Gorjana,
- Umijeće izrade drvenih dječjih igračaka iz Hrvatskog zagorja,
- Mediteranska prehrana,
- Klapsko pjevanje,
- Bećarac iz Slavonije, Baranje i Srijema,
- Sinjska alka – viteški turnir u Sinju,
- Medičarski obrt u sjevernoj Hrvatskoj,
- Nijemo kolo Dalmatinske zagore.

S obzirom na reljefne karakteristike Hrvatske, njezin prometni položaj i prometna sredstva koja najčešće koriste turisti pri dolasku u Hrvatsku, u prometnoj povezanosti najveći značaj imaju cestovni, zračni i trajektni promet. U cestovnom prometu veliku važnost ima dobro izrađena mreža autocesta kojom su međusobno povezana turistička središta primorske Hrvatske te primorska s kontinentalnom Hrvatskom, a time i odredištima širom Europe. Za otočna mjesta od velike važnosti je trajektni promet. Zračni promet u novije vrijeme dobiva sve više na važnosti. U primorskoj Hrvatskoj nalazi se 5 međunarodnih zračnih luka. Kao problemi mogu se istaknuti velike gužve u cestovnom, trajektnom i zračnom prometu tijekom vikenda, što je uzrokovano činjenicom da turisti tradicionalno u najvećem broju dolaze i odlaze iz turističkih središta tijekom vikenda, te čestim gužvama na cestovnim prilazima turističkih središta i u samim turističkim središtima. Kod trajektnog prometa u dosta slučajeva radi se o nedovoljnoj opremljenosti otočnih luka i nedovoljnoj učestalosti i brzini veza.⁴

U nastavku slijede tablice 3 i 4 u kojima se nalaze podaci o smještajnim kapacitetima za period od 2014. do 2017. Smještajni kapacitet u hotelima nije se po broju postelja znatno mijenjao, no rastao je broj

³ ibid

⁴ Vlada Republike Hrvatske, Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, 2013., str. 7

postelja u hotelima viših kategorija (pet i četiri zvjezdica), a padao u hotelima nižih kategorija (tri i dvije zvjezdice). Značajnije je rastao raspoloživi smještajni kapacitet u privatnim sobama i taj tip smještaja je najzastupljeniji. U nastavku slijede tablice 3 i 4 koje prikazuju raspoloživi smještajni kapacitet po vrstama objekata u RH od 2014. do 2017. godine.

Tablica 3: Smještajni kapaciteti po vrstama objekata (stanje 31. kolovoza) u RH od 2014. do 2017.

	Broj posjetitelja				Strukutra u %			
	2014.	2015.	2016.	2017.	204.	2015.	2016.	2017.
Hoteli i apartmani	132.998	135.322	137.222	132.576	13,6	13,1	12,1	11,0
Turistička naselja	29.887	30.0836	30.087	26.289	3,1	3,0	2,7	2,2
Turistički apartmani	16.671	15.371	14.753	11.854	1,7	1,5	1,3	1,0
Kampovi i kampirališta	236.162	227.568	227.559	241.819	24,2	22,1	20,1	20,0
Privatne sobe	470.694	512.583	668.830	741.509	48,2	49,8	59,0	61,4
Lječilišta	2.449	2.510	2.071	2.011	0,3	0,2	0,2	0,2
Odmarališta	2.870	2.749	1.849	1.968	0,3	0,3	0,2	0,2
Hosteli	10.341	11.692	15.176	16.398	1,1	1,1	1,3	1,4
Ostalo	72.241	88.550	31.927	28.566	7,4	8,6	2,8	2,4
Nekategorizirani objekti	3.101	2.131	4.277	4.437	0,3	0,2	0,4	0,4
Ukupno	977.414	1.029.312	1.133.751	1.207.427	100,00	100,00	100,00	100,00

Izvor: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama 2017., Zagreb, 2018., str.14

Tablica 4: Smještajni kapaciteti po kategoriji hotela (stanje 31. kolovoza) u RH od 2014. do 2017.

	Broj postelja				Struktura u %			
	2014.	2015.	2016.	2017.	2014.	2015.	2016.	2017.
Hoteli ukupno	131.223	133.534	135.236	131.152	100	100	100	100
*****	10.984	11.788	12.051	12.722	8	9	9	10
****	51.534	54.059	59.905	61.415	39	40	44	47
***	52.074	51.927	48.117	43.550	40	39	36	33
**	16.631	15.760	15.163	13.465	13	12	11	10

Izvor: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama 2017., Zagreb, 2018., str.14

2.2. Pojam i značaj ugovora o turističkim uslugama

Turističke usluge se javljaju ne samo u području ugostiteljstva već i u području prometa, osiguranja, trgovine, bankarstva i slično.

U ove usluge spadaju posebice: ugostiteljske usluge (smještaj, hrana i dr.), turističko-agencijske usluge, turistička putovanja, izleti u zemlji i inostranstvu, sportski lov i ribolov, iznajmljivanje motornih vozila i plovila, čuvanje i održavanje plovila, pružanje usluge igara na sreću, kao i usluge turističkih putovanja i izleta.

Također, pod turističkim uslugama podrazumijevaju se i usluge kongresnog i zdravstveno-rekreativnog turizma, kao i prometne usluge.

U poslu obavljanja turističkih usluga pojavljuje se sve veći broj subjekata. Razvojem turizma sve veći značaj dobivaju turističke agencije, koje pored posredničkih i agencijskih funkcija, sve češće samostalno pružaju turističke usluge u svoje ime i za svoj račun.

Ugovorom o turističkim uslugama obavezuje se jedna ugovorna strana – turistička organizacija, da drugoj ugovornoj strani – korisniku turističke usluge, pruži ugovorenu vrstu turističke usluge, a druga ugovorena strana (korisnik turističke usluge) se obavezuje da za izvršenu ugovorenu turističku uslugu plati prvoj ugovorenoj strani (turističkoj organizacija) ugovorenu nagradu.

U suvremenim uvjetima sve je teže razlikovati sadržaj turističkih usluga u unutrašnjem i međunarodnom prometu, jer su razlike između ovih turističkih usluga uglavnom, u okviru običajenih standarda, kvantitativne prirode pošto se u međunarodnom turizmu mora uvijek pojaviti nekoliko

posebnih turističkih usluga koje se ne pojavljuju u unutrašnjem turizmu, kao npr. osiguranje putovnica i viza, strane valute, eventualno osiguranje stručne vodičke službe itd.

Nagli razvoj turizma je doveo do toga da su se izradila prva međunarodna pravila o turizmu, a isto tako su osnovane odgovarajuće međunarodne organizacije u ovom području.

U ovom pogledu su od posebnog značaja: Sporazum o poslovnim odnosima između hotela i putničkih agencija iz 1968. godine, Međunarodni hotelski red, Međunarodna pravila profesionalne dentologije, itd. međutim u ovom području najznačajni je dokumenat o unifikaciji pravila o turističkim uslugama –Međunarodna konvencija o ugovoru o putovanju, koja je potpisana na Međunarodnoj diplomatskoj konferenciji u Briselu 1970 god.

Zanimljiva je takozvana “trodimenzionalnost” turističko-pravnih poslova.

Ona se ogleda u nastajanju tri grupe pravnih odosa prilikom pružanja turističkih usluga:

- 1.Odnosa između davatelja usluga i neposrednih korisnika usluga
- 2.Odnosa između korisnika usluga i turističke agencije
- 3.Odnosa između davatelja usluga i turističke agencije

Svaki od ovih odnosa ima odlike samostalnog pravnog instituta.⁵

⁵ <https://studenti.rs/skripte/turizam-ugostiteljstvo/turisticke-usluge/>

3. STANJE PROMETA I TURIZMA U HRVATSKOJ

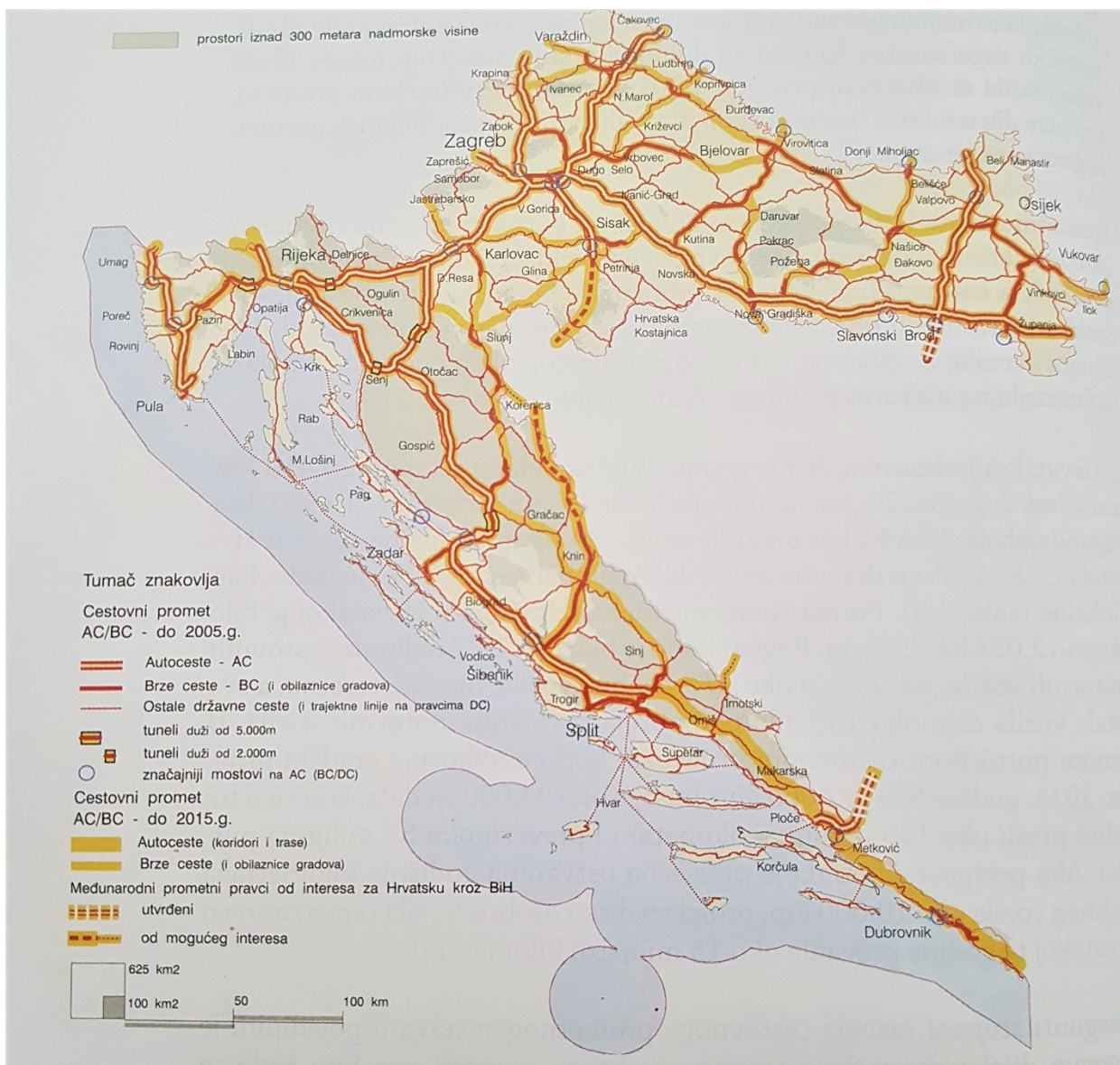
3.1. Prometni sustav Hrvatske

Prometni sustav Hrvatske koji se odnosi na putnički prijevoz čini nekoliko prometnih podsustava: cestovni, željeznički, zračni i vodni (pomorski i riječni), a kao poseban segment promatra se gradski putnički prijevoz. Svaki od navedenih podsustava sastoji se od prometnica, prometnih terminala i vozila, a njihov je rad uvjetovan postojanjem energije za pokretanje vozila na motorni pogon te organizacijom prijevoza.

U Hrvatskoj je koncem 2011. godine bilo izgrađeno ukupno 29.410 km cesta, od čega 1.254 km autocesta, 6.843 km državnih, 10.967 km županijskih te 10.346 km lokalnih cesta. Od ukupne dužine cesta u Hrvatskoj, oko 23% su državne ceste, dok regionalne čine 37%, jednako kao i lokalne (slika 1). Prema spomenutim statistikama u Hrvatskoj je bilo ukupno 2.058 km E-cesta. Registrirano je bilo oko 1,97 milijuna cestovnih motornih vozila, od čega su oko 77% osobna vozila, oko 8% teretna vozila, a sva ostala vozila čine oko 15% ukupnog broja cestovnih motornih vozila. U javnom putničkom cestovnom prijevozu, koji ne uključuje gradski prijevoz, 2011. godine bilo je 2.065 autobusa, s oko 94.000 sjedala, koji su u toj godini prešli oko 145 milijuna kilometara i prevezli oko 53 milijuna putnika. Ako pretpostavimo da je prosječna ostvarena godišnja kilometraža osobnog vozila oko 10.000 km, proizlazi da su osobna vozila registrirana u Hrvatskoj te godine prevalila oko 15 milijardi kilometara.

Dosegnuti stupanj razvoja cestovnog prometnog sustava u pojedinim je njegovim dijelovima teško potpuno objektivno mjeriti, posebno kada se koristi usporedba s drugim zemljama. Tako npr., penetracijska moć suvremenih cesta, odnosno duljina cesta na kvadratni kilometar prostora, koja je jedan od pokazatelja razvijenosti cestovne mreže, može biti veća u manje razvijenoj zemlji nego u nekoj od najrazvijenijih. Razlike prema tome pokazatelju u pojedinim zemljama uglavnom se mogu objasniti prirodno-geografskim obilježjima promatranih zemalja, razlikama u njihovoj gospodarskoj razvijenosti, specifičnim lokacijama proizvodnih i potrošnih središta, razlikama u prometno-geografskom položaju, pretežnom upućenšću na more, naglašenim tranzitnim položajem, važnošću turizma, prometnom politikom i sl. Jedan od načina usporedbe stupnja razvijenosti cestovne mreže među zemljama je broj kilometara javnih cesta na 1.000 stanovnika ili na 1.000 km² površine državnog teritorija.⁶

⁶ Horak, S.: Turizam i promet, Zagreb, 2014.

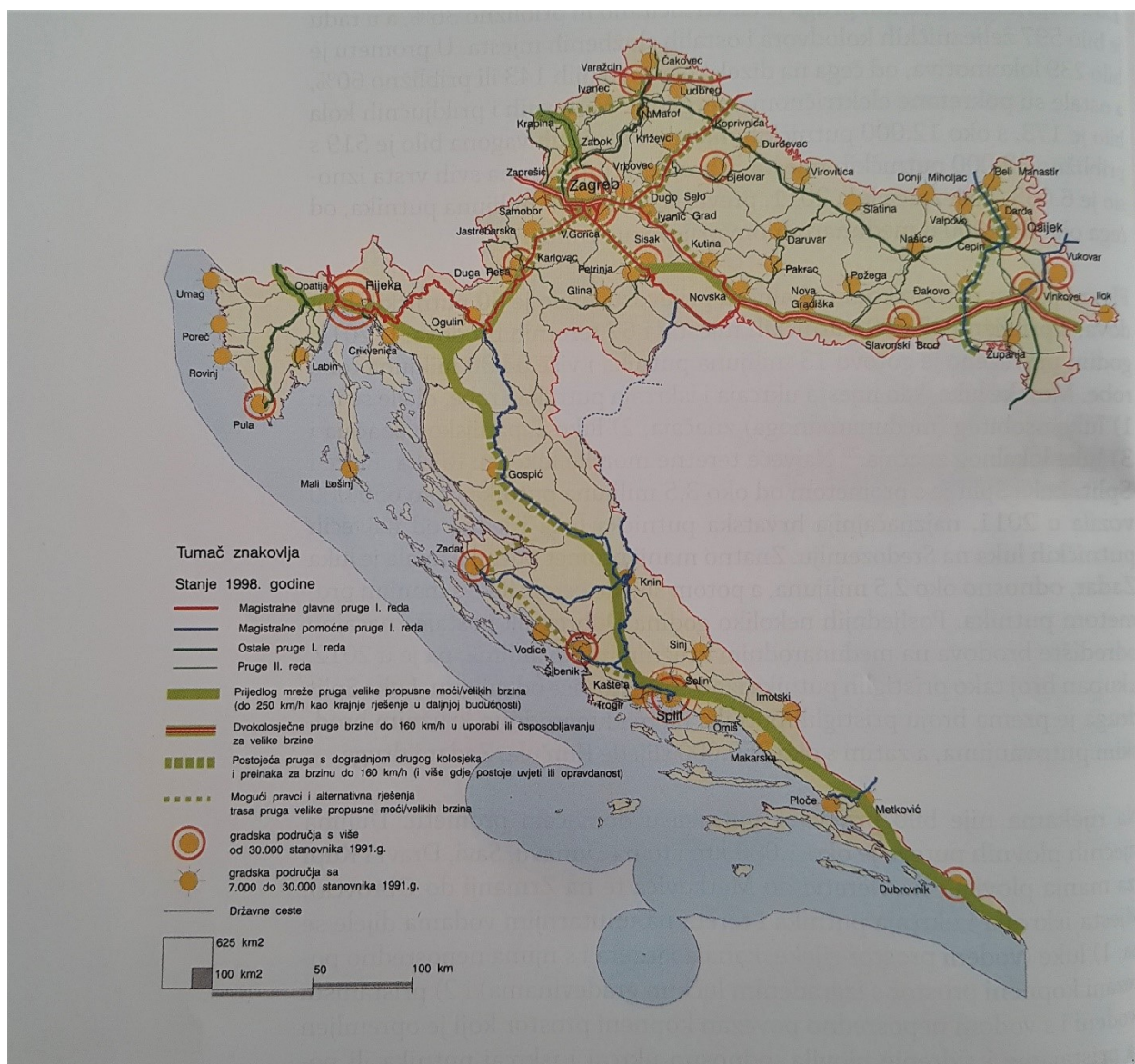


Slika 1. Cestovna mreža Hrvatske – stanje 1998. i plan izgradnje do 2015.

Izvor: Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja RH, Zavod za prostorno planiranje (1999). Program prostornog uređenja Hrvatske. Zagreb: Autor. Kartografski prikaz br. 6., str. 59.

Duljina željezničkih pruga u Hrvatskoj u 2011. godini iznosila je 2.722 km, od čega su približno 254 km ili približno 9% bile dvokolosiječne pruge (slika 2). Otprilike 1.000 km pruga je elektrificirano ili približno 36%, a u radu je bilo 597 željezničkih kolodvora i ostalih službenih mjesta. U prometu je bilo 239 lokomotiva, od čega na dizelsko gorivo njih 143 ili približno 60%, a ostale su pokretane električnom energijom. Motornih i priključnih kola bilo je 173, s oko 12.000 putničkih mjesta. Putničkih vagona bilo

je 519 s približno 32.000 putničkih mjesta, a broj teretnih vagona svih vrsta iznosio je 6.063. Željeznica je u 2011. prevezla gotovo 50 milijuna putnika, od čega oko 653.000 u međunarodnom prijevozu i tranzitu.⁷



Slika 2. Željeznička mreža Hrvatske – stanje 1998. i plan izgradnje do 2015. godine

Izvor: Ministarstvo prostornog uređenja graditeljstva i stanovanja RH, Zavod za prostorno planiranje (1999). Program prostornog uređenja Hrvatske. Zagreb: Autor. Kartografski prikaz br. 6., str. 60.

Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu činilo je 80 putničkih brodova, s približno 32.000 putničkih mjesta, i 67 teretnih brodova. U 2011. godini prevezeno je gotovo 13 milijuna putnika i više od

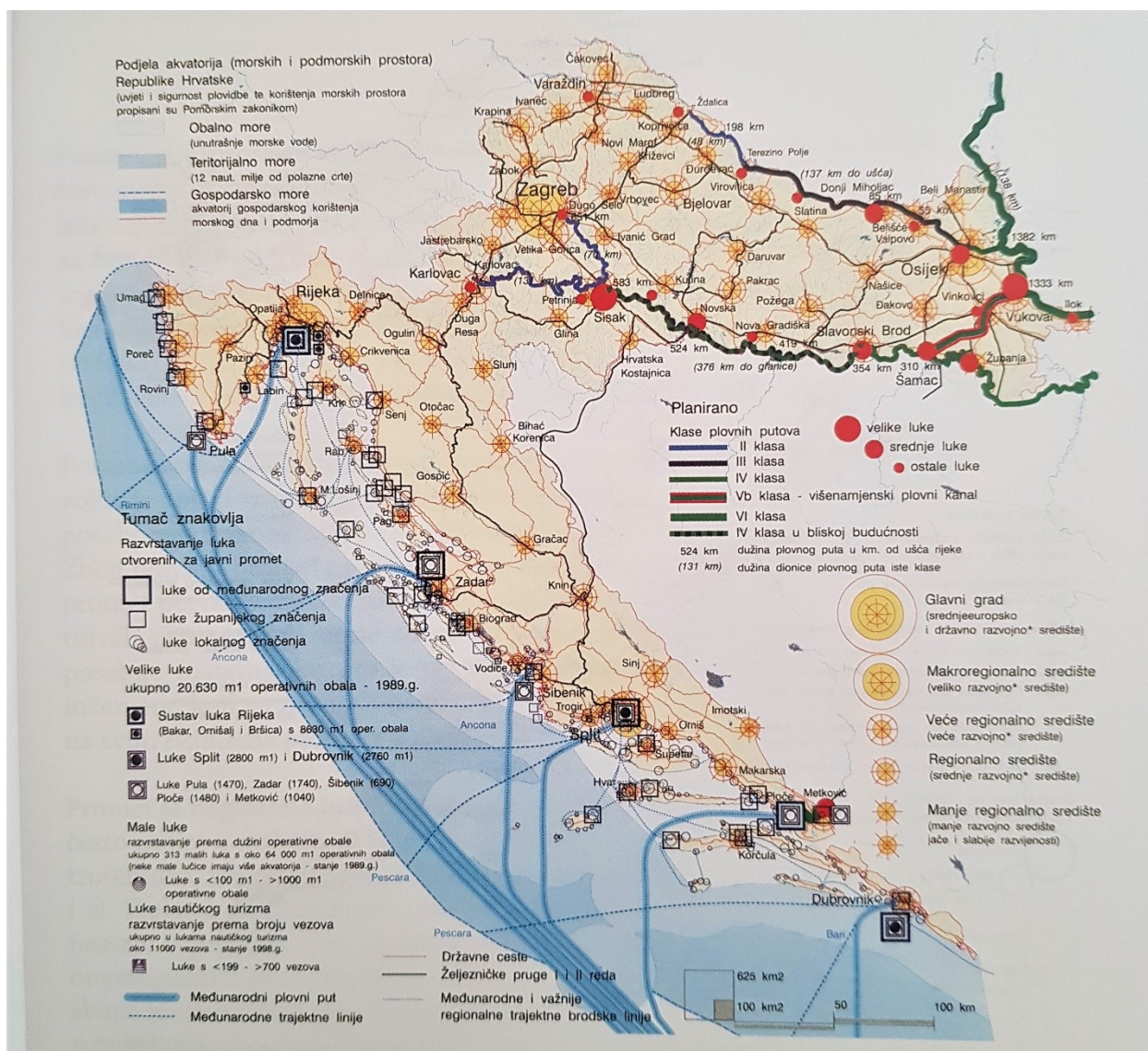
⁷ ibid

30 milijuna tona robe. Morske luke, kao mjesta ukrcaja i iskrcaja putnika i robe, dijele se na: 1) luke osobitog (međunarodnog) značaja, 2) luke županijskog značaja i 3) luke lokalnog značaja. Najveće teretne morske luke su: Rijeka, Ploče i Split. Luka Split je s prometom od oko 3,5 milijuna putnika i oko 650.000 vozila u 2011. najznačajnija hrvatska putnička luka i jedna od najvećih putničkih luka na Sredozemlju. Znatno manji promet putnika imala je luka Zadar, odnosno oko 2,5 milijuna, a potom slijede ostale luke s manjim prometom putnika. Posljednjih nekoliko godina Dubrovnik postaje značajno odredište brodova na međunarodnim kružnim putovanjima, pa je u 2012. ukupan broj tako pristiglih putnika iznosio nešto više od milijun. Luka Split druga je prema broju pristiglih putnika na međunarodnim kružnim brodskim putovanjima, a zatim s oko 250.000 slijede Korčula, Zadar i druge.

Na rijekama nije bilo prijevoza putnika u domaćem prometu. Duljina riječnih plovnih puteva je oko 1.000 km i to na Dunavu, Savi, Dravi i Kupi (za manja plovila i na Neretvi do Metkovića te na Zrmanji do Obrovca). Mjesta iskrcaja i ukrcaja putnika i tereta na unutarnjim vodama dijele se na 1) luke (vodeni prostor rijeke, kanala i jezera i s njima neposredno povezani kopneni s izgrađenim lučkim građevinama) i 2) pristaništa (vodeni i s vodom neposredno povezan kopneni prostor koji je opremljen za pristajanje i sidrenje plovila, odnosno ukrcaj i iskrcaj putnika ili pojedinih vrsta tereta). Hrvatska ima deset većih riječnih luka, i to: Sisak, Jasenovac, Slavonski Brod, Slavonski Šamac, Županja, Donji Miholjac, Belišće, Opatovac, Osijek i Vukovar, od kojih su potonje dvije najveće (slika 3). Plovni park na unutarnjim vodama sastoji se od 24 tegljača i potiskivača te 50 motornih teretnjaka, tankera i plovila bez motora.

Posljednjih nekoliko godina intenzivirao se promet na međunarodnim turističkim krstarenjima Dunavom u Hrvatskoj, pa je tako 2011. u luci Vukovar pristalo 186 krstaša s oko 23.000 posjetitelja. Prema najavama, u 2013. promet bi trebao biti gotovo 40% veći. Osim vukovarske luke, koja je dominantna, u riječkom krizingu u Hrvatskoj sudjeluju još luke Ilok i Osijek, a uskoro će biti dovršena još dva pristaništa na Dunavu – Aljmaš i Batina.⁸

⁸ ibid



Slika 3. Pomorske i riječne luke Hrvatske – stanje 1997. i plan izgradnje do 2015. godine

Izvor: Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja RH, Zavod za prostorno planiranje (1999). Program prostornog uređenja Republike Hrvatske. Zagreb: Autor. Kartografski prikaz br. 6., str. 61.

Hrvatska ima sedam velikih međunarodnih zračnih luka (Zagreb, Dubrovnik, Split, Pula, Zadar, Rijeka, Osijek) i tri manje (Lošinj, Brač i Vrsar) (slika 4). U zračnim je lukama u 2011. godini ostvaren promet od oko 4,6 milijuna putnika koji su doputovali, odnosno otputovali, a otpremljeno je približno 26.000 zrakoplova. Najveća je zračna luka Zagreb, s gotovo 2,3 milijuna putnika u 2011., a za njom slijede Dubrovnik i Split, obje s nešto više od 1,3 milijuna putnika, dok ostale ostvaruju znatno manji

promet. Hrvatska zrakoplovna kompanija Croatia Airlines (93% u vlasništvu države) raspolaže s 13 zrakoplova. Osim međunarodnih zračnih luka, Hrvatska raspolaže i s 11 sportsko-turističkih aerodroma.⁹



Slika 4. Zračne luke i pristaništa Hrvatske – stanje 1998. i plan izgradnje do 2015.godine

Izvor: Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja RH, Zavod za prostorno planiranje (1999). Program prostornog uređenja Republike hrvatske. Zagreb: Autor. Kartografski prikaz br. 6., str. 62.

U gradskom prijevozu vozi 1.065 autobusa s gotovo 110.000 putničkih mjesta, koji su u 2004. godini prevezli približno 189 milijuna putnika. Ovome treba dodati i prijevoz tramvajima, kojih je u

⁹ ibid

2004. bilo 439 s približno 52.000 putničkih mjesta, a prevezli su gotovo 176 milijuna putnika. Tramvaj u Hrvatskoj, osim u Zagrebu, postoji još samo u Osijeku.¹⁰

3.2. Povijesna uvjetovanost prometa i turizma

3.2.1. Razvitak prometa kao pretpostavka pojave i razvitka turizma

Razdoblja za koje se vežu prvi počeci prometa i turizma nalaze se na velikoj vremenskoj distanci. Promet se javlja u pretpovijesno doba, kada je čovjek prehranjivao lovom sebe, svoju obitelj i pleme, ulovljene životinje nosio ili vukao do spilje ili primitivne nastambe, u kojoj je boravio, nastojeći se zaštititi od vremenskih nepogoda. Nakon što je pripitomio divlje životinje, one uz ostale funkcije preuzimaju i funkciju prometnoga sredstva, najprije noseći, a kasnije i vukući iza sebe podloge sastavljene od međusobno povezanih grana.

Kako su ljudi birali za svoja naselja mjesta uz vodu, istodobno s kopnenim prometom javlja se i vodni promet. Najprije se za prijevoz vodom koristilo deblo, čija se nosivost dubljenjem povećala, a nakon toga se spajanjem više debala zajedno oblikovala splav.

Značajno unaprjeđenje promet doživljava u doba antičkih civilizacija, kada se životinje posebno pripremaju za promet, a plovila postaju veća i čvršće konstrukcije. Po konstrukciji plovila, pomorskim vještinama i udaljenostima koje su savladavali posebno su bili poznati Feničani, koji su tragajući oplovili istočni Mediteran.

Razdoblje Rimskog carstva koje se na vrhuncu moći prostiralo priobalnim pojasom Mediterana, obilježeno je porastom broja kola s usavršenom konstrukcijom kotača. Potreba da se kolonije što tješnje vežu uz središte Carstva, imala je za posljedicu gradnju kamenih cesta u ukupnoj duljini od oko 150 000 km. Od te prometne mreže pojedine dionice sačuvane su do danas, a na mnogim područjima novoizgrađene prometnice koristile su rimsku trasu.

Kraj srednjeg vijeka predstavlja vrijeme kada se u prometu počinju javljati velike promjene koje će presudno utjecati na današnji izgled svjetskog prometnog sustava. Popuštanje srednjovjekovne stege, reorganizacija društva na širem zemljopisnom području uz oživljavanje proizvodnje, dovode do potrebe za pronalaženjem novih tržišta, a nova iskustva rezultiraju i novim spoznajama. Čvršća konstrukcija morskih plovila, otkriće kompasa i drugih navigacijskih pomagala te izrada vjernijih nautičkih karata, omogućili su otkrića Amerike, morskog puta do Indije, oplovljivanje svijeta.

¹⁰ ibid

Skokoviti kvalitativni pomak u razvitku prometa uvjetovan je industrijskom revolucijom u 18. stoljeću. Viškovi industrijskih proizvoda koji nisu mogli biti potrošeni u mjestu proizvodnje, te konstrukcija parnog stroja (James Watt, 1769.) utjecali su na porast prometne potražnje, ali i oblikovanje ponude koja će tu potražnju biti u stanju zadovoljiti.

Prema mišljenjima brojnih autora prvi počeci turizma vezani su upravo za ovo razdoblje kada su se stekli minimalni uvjeti za putovanje ljudi na većim udaljenostima, te pojavile zgrade za odmor, prehranu i noćenje u usputnim postajama. Ako se takve pojave smatraju prvim počecima turizma, u nekim područjima je prve početke moguće pronaći i ranije, već tijekom srednjeg vijeka. Pojedini su autori skloni pojavu udruga za uljepšavanje mjesta i odmor smatrati prvim smišljenim aktivnostima radi oblikovanja ponude namijenjene odmoru.

Neprijeporno je, međutim, da je pojava željeznice (1829., Stevenson) i njeno vrlo brzo prerastanje u nositelja masovnog prijevoza putnika, stvorila uvjete za razvitak turizma, i od tada započinje njegov intenzivni razvitak. Države su posebno stimulirale razvitak željeznice, jer je prisutnost željezničke pruge na nekom području bila pretpostavka gospodarstvenog razvitka, a relativno veliki kapacitet vlaka omogućavao je mnogo ekonomičniji promet u usporedbi s kočijama. Zahvaljujući toj činjenici putovanje je postalo dostupno i siromašnijim slojevima društva.

Budući da parni stroj zbog dimenzija i potrebne zalihe ugljena nije bio pogodan za ugradnju u automobil, usprkos većeg broja pokušaja, trebalo je pričekati do kraja 19. stoljeća na konstrukciju automobila, koja će biti tehnološki moguća i ekonomski opravdana (1876., Daimler-benzinski motor; 1897., Diesel-dizelski motor). Konstrukcija automobila inicirala je razdoblje individualnosti u odabiru prometnog pravca te vremena početka, trajanja i završetka putovanja. Desetcima godina nakon toga automobil je bio rezerviran za bogate društvene slojeve i predstavljao je status – simbol. Tek između dva svjetska rata, zahvaljujući uvođenju masovne proizvodnje (Ford), automobil postaje dostupan širim društvenim slojevima.

Željeznički i cestovni promet učinili su dostupnima kopnene destinacije, no s pojavom aviona (1903., Wright), i iniciranjem komercijalne uporabe koja je uslijedila nakon drugog svjetskog rata, dostupnima postaju udaljena područja. Turizam poprima globalni karakter, zahvaljujući avionu koji je u stanju brzo i udobno savladati udaljenost između najudaljenijih kontinenata.

Polovicom 19. stoljeća pisma kao jedini način prijenosa vijesti zamjenjuje telegraf, a nakon toga slijedili su i drugi načini bežičnog prijenosa vijesti. Taj pronalazak nije utjecao na turizam u istoj mjeri kao i razvitak ostalih prometnih grana, ali je bitno unaprijedilo mogućnosti gospodarstvenih djelatnosti, posebice vanjskotrgovinske razmjene, a time posredno i razvitak turizma.

Nakon što je sredinom 20. stoljeća prometni sustav strukturno oblikovan na način koji je i danas prisutan, uslijedilo je radoblje kvalitativnog unaprijeđenja specijalizacijom ukupnih prometnih kapaciteta i povećanjem efikasnosti organizacije prometnog procesa. U području putničkog prometa tehničke značajke prometnih sredstava prilagođavaju se udaljenostima, a razvijaju se i specifični oblici namjenjeni isključivo turistima (brodovi za kružna putovanja u pomorskom i riječnom prometu, «charter» prijevozi u zračnom prometu, žičare i uspinjače).

Specijalizacija poprima sve veće razmjere do te mjere da se unutar pojedinih vrsta prometnih sredstava pojavljuju posebno prilagođena prometna sredstva za usko specijaliziranu potrebu, kako bi se zadovoljile “niše” u okvirima pojedinih dijelova tržišta.¹¹

3.2.2. Ostali čimbenici razvitka prometa i turizma

Neprijekorno je da je razvitak prometa presudno utjecao na razmjere turizma i oblike turističke ponude, no pojedine povijesne činjenice upućuju na to da promet nije jedini element pod čijim se utjecajem razvijao turizam. Prva organizirana putovanja odvijala su se vjerojatno na vrhuncu moći drevnih Asiraca i već u doba Perzijskog carstva. Nema nikakve sumnje da se to putovalo u vrijeme dominacije egipatske civilizacije, starih Grka i Rimskog carstva. Umjetnici i arhitekti putovali su prostranstvima koje su nastanjivale ove civilizacije stvarajući djela neprocjenjive vrijednosti i izvanvremenske aktualnosti kojima se i danas divimo. Sudionici i gledatelji stizali su iz svih grčkih gradova da bi prisustvovali Olimpijskim igrama.

Uz ceste Rimljani su gradili prenočišta za putnike i životinje, a u rimskim naseljima imućne obitelji imale su u kućama bazene i ostale sadržaje za odmor koji neodoljivo podsjećaju na današnju «wellness» ponudu. Koliko su ove mediteranske civilizacije putovale morem teško je sa sigurnošću znati, ali je vjerojatno dio putovanja bio motiviran i drugim ciljevima osim trgovine i ratovanja.

U razdoblju srednjeg vijeka, iako su putovanja, zbog brojnih razbojničkih napada, bila vrlo opasna organizirano su putovali vjernici radi posjete svetim mjestima i svetištima. Putovalo se i radi prisutnosti na sajmovima, na kojima su se sklapali poslovi. U kasnom srednjem vijeku imućniji ljudi putuju na mjesta koja termalnim vodama nude olakšnje zdravstvenih tegoba, što podsjeća na današnju «Spa» ponudu.

Otomansko carstvo poznavalo je odmorišta za deve i putnike, u kojima je boravak u trajanju do tri dana bio besplatan, a odmor se kombinirao s trgovinom.

¹¹ Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.

Nakon konstrukcije tiskarskog stroja tiskaju se priručnici koji nudeći korisne informacije potencijalnim putnicima dodatno potiču na poduzimanje turističkih putovanja. U tom smislu znakoviti su turistički priručnici o Opatiji i Opatijskoj rivijeri tiskani krajem 19. i početkom 20. stoljeća u kojima je vrlo mnogo prostora posvećeno prometnoj povezanosti i izletima.

Uz prometni razvitak, sociološke, demografske, gospodarstvene i brojne ostale čimbenike na turistička putovanja presudno je utjecao čovjek izuzetne kreativnosti i smisla za prepoznavanje i artikuliranje čovjekovih potreba za odmorom – Tomas Cook, koji je sredinom 19. stoljeća ostvario prvo organizirano turističko putovanje. To je bilo putovnje grupe ljudi na kongres i to vlakom, uz ponudu i ugostiteljskih usluga. Cook je zaslužan za uvođenje i brojnih drugih oblika turističkih putovanja koji su i danas nezaobilazni dio ponude na turističkom tržištu. I sam iznenađen ekspanzijom potražnje za putovanjima osnovao je i prvu turističku agenciju čiji je cilj bio organizacija turističkih putovanja. Time započinje ekspanzija organiziranih turističkih putovanja, uz koja se vrlo brzo veže i pojava masovnosti.

S uspostavom nove djelatnosti – organizacije turističkih putovanja uloga prometa u turizmu dobiva pravo značenje. Prometna usluga je dominantna ili je samo dio turističkog proizvoda, nude se sve prometne grane bilo pojedinačno bilo u kombinaciji a jedino mjerilo jesu zahtjevi tržišta.¹²

¹² ibid

3.3. Promet i turizam u Hrvatskoj

Hrvatska je pozicionirana u turistički najatraktivnijem i najpropulzivnijem području Europe a to je subregija južne Europe. S obzirom na strukturu prometnih grana ona dijeli sudbinu područja kojem geografski i prometno pripada, no lokalne specifičnosti turističko – prometne ponude utječu na određene razlike. U strukturi udjela prometnih grana u dolascima turista u Hrvatsku, posljednjih se godina vrlo malo promijenilo.

Tablica 5: dolasci turista u Hrvatsku prema vrsti prometne grane za razdoblje 1994. – 2004. (%)

Godina	1994.	1997.	1999.	2001.	2004.
Prijevozno sredstvo					
Automobil	55.8	66.2	63.1	-	63.9
Kamp-prikolica	10.2	9.4	14.2	-	13.4
Kamper	3.4	3.7	-	5.0	
Autobus	12.5	7.8	-	7.2	
Motocikl i bicikl	0.9	1.3	1.1	-	3.1
Ukupno cestovni	82.7	92.8	89.9	94.9	92.6
Željeznički	1.7	0.6	0.1	0.4	0.4
Zrakoplov-charter	7.1	3.6	5.2	-	2.5
Zrakoplov-linijski	5.3	1.7	3.5	-	3.0
Ukupno zračni	12.4	5.3	8.7	3.8	5.5
Brod	3.2	1.3	1.3	1.9	1.5
Ukupno	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Izvor: Tomas – Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 1997, 1999, 2002, 2005.

U Hrvatsku turisti dominantno dolaze cestovnim prometom (2004.) 92,6%, željeznicom 0,4%, zračnim prometom 5,5% i pomorskim prometom 1,5%.¹³ Iako je, s obzirom na vrlo kratko razdoblje, nemoguće sa sigurnošću zaključiti da je na dijelu proces društveno i gospodarstveno prihvatljive podjele rada između prometnih grana, postoje određene naznake temeljem kojih se može zaključiti da se ipak radi o trendu.

¹³ Tomas 2004 – Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2005., str. 40.

Naime, promocija turističkih proizvoda, koji sve više nastoje pratiti svjetska kretanja, dala je rezultate na udaljenim tržištima koja su prije rata za Hrvatski turizam bila vrlo značajna. Ova tržišta – Velike Britanije, Skandinavskih država, Rusije pa čak i država Dalekog Istoka, nemaju drugog izbora osim zračnog prijevoza, pa je to uvjetovalo porast udjela ove prometne grane. No, tržište zračnog prometa u hrvatskom turizmu je relativno nerazvijeno i podložno kratkoročnim promjenama, te je još uvijek nemoguće odrediti u kojoj će mjeri uloga zračnog prometa u turističkim dolascima dobivati na važnosti.

Udio cestovnog prometa je i dalje vrlo visok, što je posljedica novoizgrađenih autocesta prema obalnim destinacijama u posljednjim godinama, i blizine glavnih emitivnih tržišta. Porast udjela pomorskog prometa, iako vrlo skroman, uvjetovan je razvitkom nautičkog turizma i kružnih putovanja, a dijelom i porastom prometa prema otočkim destinacijama.

S obzirom na strukturu turističke ponude koja se najvećim dijelom zasniva na prirodnim ljepotama i prirodnim resursima, te strategiju razvitka turističkog proizvoda, ovakva podjela rada između prometnih grana nije dugoročno održiva, ali je odraz aktualnih mogućnosti hrvatskog prometnog sustava i turističke ponude te odjeka na emitivnom tržištu. Naznake novih trendova u strukturi emitivnog tržišta trebale bi pozitivno utjecati i na podjelu rada između prometnih grana u turističkom prometu Hrvatske.¹⁴

Ostale europske destinacije imaju vrlo različite strukture udjela prometnih grana u turističkom prometu. Destinacije južne Europe turisti posjećuju gotovo podjednako koristeći cestovni i zračni promet, dok na područje istočnog Mediterana pristižu uglavnom zrakoplovima. U Grčku 73,6% turista dolazi zračnim prometom, u Tursku 81,2%, Maltu 97,3%, u Španjolsku 71,2%, dok Italiju uglavnom posjećuje uporabom cestovnog prometa (72,0%).¹⁵

Turizam je u Hrvatskoj značajna grana nacionalne gospodarske ekonomije i sudjeluje s preko 15% u ukupnom BDP-u (prosjeak zemalja EU – 27 iznosi 5%). Ipak, većina se turističkog prometa odvija u primorskim županijama (čak 96% od ukupnog turističkog prometa), i to u najvećoj mjeri tijekom ljetne turističke sezone.¹⁶

¹⁴ Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.

¹⁵ Compendium of Tourism Statistics, 2005 Edition, WTO, Madrid, 2005, str. 74, 93, 117, 177, 193

¹⁶ <http://www.azo.hr/Izvjesca29>

4. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA U HRVATSKOJ

Unatoč činjenici da je promet jedna od baza turizma, koja ima mjesto u različitim prometnim sektorima koji povezuju destinacije, povezanost između razvoja transporta i turizma je još uvijek nedovoljno istražena. Načini transporta i izbor rute imaju veliki utjecaj na biranje destinacije.

Razvoj prijevoza i rast turizma izrazito ovise jedno o drugom. Razvoj prometa omogućuje razvoj turizma tako što povećava njegovu funkcionalnost.

Promet u najširem smislu te riječi znači odnos između ljudi, ali se također može pričati o socijalnoj razmjeni između ljudi. U užem smislu, promet može biti specificiran u ekonomskoj klasifikaciji kao jedno od njezinih glavnih kategorija. Uzimajući to u obzir, možemo pričati o robi, turistima i prometnoj trgovini. Prijevoz se sastoji od infrastrukture (ceste, pruge, aerodromi, luke i ostalo), vozila (cestovna vozila, pružna vozila, avioni, brodovi) i signalizacije (svjetla, znakovi i kontrola značnog prometa).

Turizam je skup odnosa koji se događa tijekom zadržavanja u mjestu, ako ostanak ne uključuje promjenu prebivališta i nije povezana sa ostvarivanjem profita. Turizam je putovanje koje ne cilja na obavljanje bilo kakve gospodarske aktivnosti. Turizam je skupina aktivnosti koja zadovoljava potrebe turista tijekom njihovog putovanja i privremenog boravka na određenoj destinaciji. Razvoj turizma ima pozitivan utjecaj na sveukupni gospodarski i socijalan život turističke države.

Danas, promet ima veliku ulogu u turizmu, a najviše se očituje u ova tri aspekta:

- Promet opskrbljuje prijevoznu dostupnost turističkim destinacijama,
- Promet omogućuje poveznost između turističkih destinacija,
- Neke vrste prometa su same po sebi turistička atrakcija.

Primarno, promet pružajući dostupnost turističkim destinacijama je povezan sa državnom i međunarodnom infrastrukturom (ceste i terminali), što bi trebalo omogućiti zadovoljavajuće ispunjenje prometnih zahtjeva zajedno sa javnim i osobnim vozilima. Destinacija sa boljom povezanosti ima veće šanse da popuni turistički kapacitet i za sveukupni razvoj, za razliku od one sa lošom povezanosti, uzimajući u obzir da obje imaju gotovo jednako atraktivan turistički sadržaj.

Prijevoz u užurbanim turističkim destinacijama pospješuje dostupnost turističkih atrakcija i drugih sadržaja kojeg zahtijevaju turisti, što može stvoriti pozitivne uvjete za njihov posjet i povećati zadovoljstvo tijekom ostanka na određenoj destinaciji. Za mjesta smještena izvan granica grada i predgrađa dobra prometna povezanost je nužna ako se govori o organiziranju izleta u prihvatljivo vrijeme tijekom dana, tako da se posjetitelji mogu vratiti u njihov smještaj do večeri.

U nekim slučajevima vrste prijevoza mogu biti toliko atraktivne da samo iskustvo vožnje tim prijevoznim sredstvom može postati glavna motivacija za to putovanje. Slično tome, određena vrsta prijevoza na turističkoj destinaciji može pridonjeti ukupnoj popularnosti te destinacije.

U Hrvatskoj, strani turisti putuju većinom automobilima ili drugim cestovnim vozilima (91%), dok su drugi načini transporta značajno manje zastupljeni (avioprijevoz 8%, brod 1%, vlak neznatno).

Avioprijevoz ima najveću popularnost u sjevernoj Dalmaciji, dostigao je gotovo 70% svih turističkih dolazaka.

Iako je željeznički promet označio početak razvoja masovnog turizma, njegovo korištenje danas je vrlo malo, samo na malim turističkim putovanjima. Veliki povratak željezničkog prometa je polako u usponu u zadnjih dvadeset godina sa predstavljanjem super brzih vlakova koji značajno smanjuju vrijeme putovanja i natječu se sa zračnim prijevozom.

Izbor transportnog vozila ovisi o:

- Izbor destinacije,
- Trajanje putovanja,
- Organizacija putovanja,
- Stupnju dostupnosti informacija,
- Pristupu informacijama,
- Postojećim izborima prijevoza,
- Dostupnosti drugih oblika prijevoza,
- Cijeni prijevoza.

Uzimajući u obzir vrijeme potrošeno na putovanje do i od destinacije, prijevoz je također bitan faktor kada su uključeni kratki boravci. Još jedna važna činjenica koju je bitno spomenuti je da zbog značajne prisutnosti turističkih putovanja u sveukupnoj turističkoj i prometnoj industriji i zbog specifičnih turističkih potreba za prijevozom specijalni model prijevoza je stvoren primarno za turiste i stalno se razvija. Prometna infrastruktura je napravljena za potrebe populacije i sveukupne ekonomije države. Zbog činjenice da je turizam dio ekonomskog sistema, razvoj prometne infrastrukture i prijevoza generalno treba uzeti u obzir potrebe turizma tijekom razvoja. U područjima gdje je turizam jedna od glavnih ekonomskih grana, konstrukcija i poboljšanje prometne infrastrukture isključivo za potrebe turizma je ekonomski i socijalno opravdana.¹⁷

¹⁷ Kovačić, M., Milošević T.: Interdependence of Transport and Tourism; University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Pomorski zbornik 52 (2016.), 99-111., Studentska 2, 51000 Rijeka, Croatia

Problem dostupnosti turističke destinacije uglavnom je vezan za magistralnu državnu i/ili međudržavnu prometnu infrastrukturu koja mora zadovoljiti velike prometne zahtjeve tzv. dalekog prometa na što kvalitetniji način. Osnovni je to princip, jer će dostupnija destinacija imati bolju iskorištenost kapaciteta nego ona koja to nije. Kad se, međutim, govori o dostupnosti turističke destinacije ne radi se samo o kraćem ili duljem vremenu putovanja, nego i o cijeni putovanja, te najviše o udobnosti putovanja. Stoga se putovanje do turističke destinacije nastoji pretvoriti u turistički doživljaj, a to znači stvaranje atraktivne ponude koju turisti koriste tijekom svog puta do odabrane destinacije i koja znatno prelazi njihove primarne potrebe tijekom putovanja. Takva je npr. specijalna ponuda pratećih uslužnih građevina uz ceste, na aerodromima i drugim putničkim terminalima te u prijevoznim sredstvima.

Razvoj prometnih sredstava i prometne infrastrukture za prijevoz velikog broja ljudi te povećanje slobodnog vremena i standarda stanovništva u najrazvijenijim zemljama svijeta uzrokovao je pojavu i razvoj tzv. masovnog turizma koji je zasigurno jedna od najznačajnijih ekonomskih ali i socioloških pojava 20.st. Nesumnjiva je uloga prometa u razvoju masovnog turizma što potvrđuju i pojedini razvojni pragovi turizma koji se podudaraju s razvojnim pragovima pojedinih prometnih sredstava – željeznice, osobnog automobila, zrakoplova. U gospodarskom smislu turizam je jedan od najdinamičnijih sektora ljudske djelatnosti i zahvaća sve slojeve stanovništva, sve dobne skupine i sve krajeve. Svake se godine otvara tisuće novih turističkih destinacija po cijelom svijetu – i u razvijenim i u nerazvijenim zemljama. Za neke zemlje turizam postaje «slamka spasa» u traženju izlaza iz zatvorenog kruga siromaštva. Čista i nezagađena priroda osnovni su temelji većine turističkih proizvoda, kojima takve zemlje obiluju, a koji nalaze svoje tržište primarno u prenapučenim i otuđenim gradovima razvijenog svijeta. Razvoj prometa omogućuju dostupnost svakog dijela Zemlje i to bez velikog rizika i avanturizma, pa je broj međunarodnih turističkih putovanja u stalnom porastu.

Za turistička se putovanja koriste najsuvremenija prometna sredstva, ali su jednako zanimljiva prometna sredstva iz bliže ili dalje prošlosti koja služe kao prvorazredna turistička atrakcija u nekim destinacijama. Ubrzani razvoj prometa, kao rezultat turističkih putovanja, sa sobom nosi niz različitih problema koji su prvenstveno vezani za rast, razvoj i dimenzioniranje prometnih kapaciteta, ali i organizaciju prometa te sigurnost prometa. Rast prometa sa sobom nosi i druge probleme kao što su uzurpacija prostora, «vizualno zagađenje» krajolika, negativni utjecaj na okoliš i drugo. Stoga se posljednjih petnaestak godina učestalo govori o tzv. održivom razvoju turizma kojim bi se trebale minimalizirati ili barem ublažiti negativne posljedice turističkog rasta.¹⁸

¹⁸ Jurčević, M., Budor, Z. (1999): Povezanost prometnog sustava i turističkih potencijala RH, kao okosnica svekolikog razvitka države, Suvremeni promet, Zagreb

5. VAŽNOST PROMETA ZA RAZVOJ TURIZMA

Turizam je za Hrvatsku od izuzetnog značaja iz više razloga: prvo, pružio je perspektivu priobalnom stanovništvu, a naročito otocima, za gospodarski razvoj pa je djelomično zaustavljeno a djelomično usporeno ekonomsko iseljavanje stanovništva s toga područja koje je bilo karakteristično za razdoblje do prve polovice 20.st., kada su u jednom danu čitava sela odlazila u prekomorske zemlje. Drugo, turizam u Hrvatskoj omogućuje značajnom dijelu poljoprivredne proizvodnje plasman svojih roba čime je osigurano tržište. Treće, turizmu komplementarne djelatnosti također ostvaruju značajne prihode potrošnje turista čime se stvaraju nova radna mjesta i puni državna blagajna. Četvrto, udio novostvorene vrijednosti u turizmu u BDP Hrvatske predstavlja znatnu stavku.

Trend iseljavanja stanovništva s priobalnog područja i otoka nastavljen je i nakon 2. svjetskog rata, a tek izgradnjom Jadranske magistrale te projektom supstitucije brodskih linija stvara se veća mogućnost za ekonomski razvitak toga područja, prvenstveno razvojem turizma. Hrvatska je '60-ih godina učinila i dodatni napor za razvoj turizma dajući vrlo povoljne kredite za izgradnju turističkih smještajnih kapaciteta. U novije vrijeme takav je poticaj razvoju turizma u svojoj zemlji učinila Turska dajući poduzetnicima izuzetno povoljne dugoročne kredite za razvoj turističke infrastrukture, čime je do tada marginalno turističko značenje na Sredozemlju zamijenila sve većim udjelom u broju ostvarenih noćenja te u relativno kratkom roku postala respektabilna sredozemna turistička destinacija.

Izgradnja Jadranske magistrale jedan je od najboljih, ako ne i najbolji infrastrukturni prometni zahvat ostvaren u cestovnom prometu u drugoj polovici prošlog stoljeća u Hrvatskoj. Učinci te izgradnje bili su izvanredni jer je cijelu jadransku regiju ta cesta otvorila prema ostaloj Hrvatskoj i Europi. Ali, danas smo svjesni i njezinih negativnih učinaka, prvenstveno na najvredniji – priobalni prostor. Naime, trasa ove ceste koja velikim dijelom prolazi uz samu obalu, logično je pridonijela i svekolikoj izgradnji uz tu cestu pa je u znatnom dijelu uzurpiran najvredniji priobalni prostor. Tako je onemogućena odgovarajuća valorizacija pojedinih dijelova obale, a cesta kojom prolazi veliki promet dijeli taj prostor na dva dijela: onaj ispod i onaj iznad magistrale što otežava organizaciju prostora i međusobnu komunikaciju, a zbog stalne prisutnosti buke i velikog prometa sve je manje atraktivan za turistički boravak.

Greške u planiranju i izgradnji prometne infrastrukture učinjene su i u zračnom prometu. Tako je npr. uloženo 30-ak milijuna kuna u istraživanja na terenu za izgradnju aerodroma na ostalim većim otocima bez prethodno izrađene studije opravdanosti. Takva iskustva trebaju poslužiti prometnim planerima da pri planiranju prometne infrastrukture vode računa o mogućim dugoročnim posljedicama izgradnje te da se pri tom konzultiraju i s drugim stručnjacima različitih profesionalnih usmjerenja kako bi se našlo što povoljnije i dugoročnije prihvatljivo rješenje. Pri tom cijena izgradnje ne bi trebala biti jedini i /ili

najvažniji kriterij izbora, kao ni zahtjev za najvišom razinom prometne usluge u smislu vremena i brzine putovanja. Sve značajniju ulogu trebaju imati prostor i utjecaj na okoliš, čija cijena do sada nije stavljana u istu ravan s ostalim učincima jer se nisu koristile metode vrednovanje javnog dobra.

Osamdesetih godina prošlog stoljeća turisti su u dolasku na svoja odredišta u Hrvatskoj koristili prometna sredstva u sljedećim udjelima: osobni automobil 70%, autobus 10% i avion 10%. Svega 1% turista je koristilo vlak. Dakle, oko 4/5 turista je koristilo cestovni promet, a 1/5 zračni. Infrastruktura cestovnog prometa uglavnom nije zadovoljavala narasle prometne potrebe, dok je infrastruktura zračnog prometa uglavnom zadovoljavala prometne potrebe, pa čak i u vršnim opterećenjima. Zbog geografske razvedenost i loše cestovne infrastrukture turisti nisu dolazili u pojedine dijelove Hrvatske automobilom u istom postotku. U one dijelove koji su bliži emitivnim državama, kao što su Istra i Kvarner, turisti su dolazili pretežito cestom, dok su u udaljenije destinacije (južna Dalmacija) dolazili uglavnom avionom. Tako je u Istru cestom dolazilo oko 85% turista, na Kvarner oko 95%, a u južnu Dalmaciju oko 35%.

Agresija na Hrvatsku imala je za posljedicu prekid dolaska turista avionima. Dok su oni pridošli automobilima na prve znakove «balvan-revolucije» otišli iz Hrvatske, oni pristigli avionima u paket-aranžmanima, bili su u poziciji da čekaju dan povratka u neizvjesnosti. To je bio jedan od razloga znatno većeg udjela cestovnog prometa u dolasku turista u ratnim i poratnim godinama, odnosno u vrijeme smirivanja stanja u ovom dijelu Europe. Naime, iskustva su pokazala da je turizam najosjetljiviji na sigurnosne aspekte boravka, pa je logično da je cestovno vozilo najpogodnije za eventualno potreban brzi odlazak. Drugi razlog sporijeg dolaska turista zračnim prijevozom je taj što su veliki turoperatora vrlo oprezni u povratku na «trusna» područja, ali njihov ponovni dolazak znači signal i svim drugim operatorima da je stanje u zemlji sigurno, pa se može očekivati znatno brži porast zračnog prometa u idućim godinama.

Udjeli pojedinih vrsta prijevoza ne mijenjaju se brzo. Kod nas je očito da se zračni promet nije vratio na tradicionalni udio, jer je dio potencijalnih putnika zrakoplovom promijenio prijevozno sredstvo, vjerojatno autobusom, koji je povećao svoj udio na prijeratno stanje. Danas je udio cestovnog prometa u dolasku stranih turista preko 90%. U posljednjih 10-ak godina došlo je u Hrvatskoj do znatne preraspodjele turista prema zemljama podrijetla. Smanjen je udio udaljenijih država, a povećan priljev turista iz istočnoeuropskih zemalja. Oni koriste pravac mađarska granica-Zagreb-Karlovac te dalje prema Dalmaciji ili Rijeci. Pravci iz južnih dijelova Slovenije već su tradicionalno opterećeni na graničnim prijelazima, u Istri, u Rijeci te uzduž Jadranske magistrale. Iako je Zagreb, kao ključno prometno središte Hrvatske u jeku turističke sezone rasterećen prometnih zastoja, u ostalim dijelovima godine svakodnevni prometni zastoji od središta Zagreba prema Dugom Selu, Velikoj Gorici i Sisku odnosno Lučkom te

iznimni problemi odvijanja prometa u širem središtu grada, nužno ometaju gospodarske aktivnosti ali i razvitak turizma.

Izravna naplata cestarine znatno pridonosi neracionalnom korištenju autocesta smanjujući promet na njima i znatno poskupljujući njihovu gradnju i održavanje kao i ukupnu društvenu rentabilnost. Jedan od bitnih čimbenika neusklađenog razvitka prometne infrastrukture jest i neodgovarajuća povezanost hrvatskih zračnih luka u prometni sustav, a prvenstveno nedovoljna cestovna i pomorska uloga u povezivanju zračnih luka s turističkim odredištima. Svi najznačajniji hrvatski aerodromi su nekvalitetno povezani u prometne sustave svojih okruženja (Rijeka, Split, Pula, Dubrovnik i Zagreb).¹⁹

5.1. Pozitivne implikacije međuodnosa prometa i turizma

Povijesni razvitak prometa i turizma pratila je uzajamna povezanost. Danas je ona uočljivija više nego li ikada ranije.

Turizam utječe na promet na više načina od kojih su najznačajniji:

- Intenziviranje izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture,
- Porast i modernizacija kapaciteta prometnih sredstava,
- Uvođenje novih oblika organizacije prometa,
- Porast prometa putnika i tereta.

Promet utječe na turizam savladavanjem udaljenosti, dakle omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Što su prometni kapaciteti veći i suvremeniji, a relacije s organiziranim prometnim vezama brojnije to su mogućnosti razvitka turizma veće. Tijekom povijesnog razvitka željeznički promet je utjecao na masovnost putovanja pa tako i putovanja s turističkim motivima, cestovni promet je utjecao na elastičnost u dostupnosti brojnih putovanja, a zračni promet je utjecao na brzinu i porast udaljenosti turističkih putovanja. Zahvaljujući nekada nezamislivim prometnim mogućnostima, sa stajališta dostupnosti posjetiteljima gotovo svaka destinacija na Zemlji potencijalno je turističko odredište.²⁰

Tržišno pozicioniranje destinacije zavisi uglavnom o tri osnovna elementa: dostupnost, privlačnost i organiziranost. Mogućnost fizičkog savladavanja udaljenosti od tržišta do destinacije moguća je jedino prometom, stoga se prometom postiže realizacija tržišne potražnje. Promet prožima i ostala dva elementa destinacije – privlačnost i organiziranost. Između prometa i spomenutih elemenata destinacije postoji odnos proporcionalnosti, pa je destinacija koja je uslijed kvalitetnijeg prometa lakše

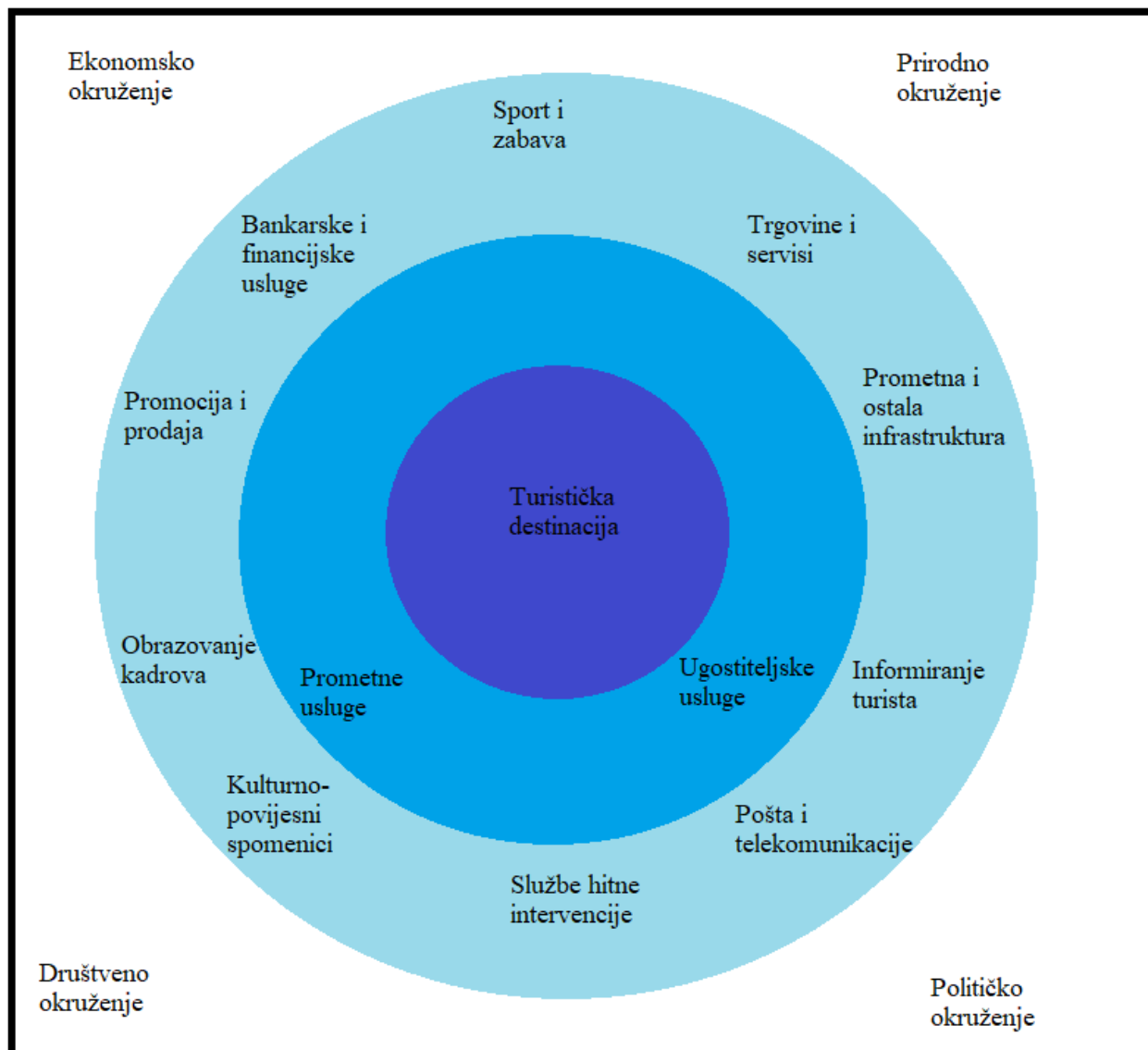
¹⁹ Jurčević, M. (2001): Promet kao poticatelj turizma u Republici Hrvatskoj, Suvremeni promet, Zagreb

²⁰ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.

dostupna, bolje organizirana i privlačnija, na turističkom tržištu bolje pozicionirana jer se prepoznaje kao kvalitetnija.²¹

Uloga prometa u turizmu sintetizirano i pregledno prikazana je na shemi 1, koja sadrži u koncentričnim krugovima po važnosti poredane elemente neophodne za proizvodnju i prodaju turističke usluge.

Shema 1: Skupine aktivnosti koje sudjeluju u proizvodnji turističke usluge



Izvor: Izradio autor, prema navodima iz predavanja dr.sc. Inmana Crista "Globalisation and Competitiveness of the Croatian Tourism Cluster"

²¹ Magaš, D.: Management turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2003.

U središtu se nalazi turistička destinacija koja obuhvaća različite turističke sadržaje koji predstavljaju motiv dolaska turista. U prvom krugu, koji obuhvaća elemente primarnog značenja za turističku destinaciju, pozicionirani su: ugostiteljske usluge i prometne usluge.

U drugom koncentričnom krugu smještene su djelatnosti koje pridonose kvaliteti usluge u turističkoj destinaciji poput: sportsko – rekreacijskih sadržaja, zabavnih sadržaja i događaja, trgovina i servisnih usluga, obrazovnih programa za osvježavanje i unapređenje znanja, banaka i ostalih financijskih usluga, osiguravajuća društva, poštanski uredi, telekomunikacijske usluge, promocija i prodaja, kulturno – povijesni spomenici i slično.

Kvaliteti turističke destinacije pridonose i čimbenici koji nemaju značajke djelatnosti kao što su: klimatske prilike, značajke krajolika, ljubaznost stanovništva, razina očuvanosti okoliša i ostali prirodni uvjeti.²²

Prilikom utvrđivanja razmjera uloge prometa u turizmu nije dovoljno uzeti u razmatranje jedino putnički promet, iako je u fizičkom i vrijednosnom smislu višestruko obimniji, već je potrebno obuhvatiti i onaj dio teretnog prometa koji je u funkciji opskrbljivanja turističke destinacije.

Promet i turizam je potrebno učinkovito povezivati na svim područjima u državi i inozemstvu, u čemu agencije i predstavništva imaju ključnu ulogu, jer su rezultati ove suradnje izuzetno važni gospodarstveni impulsi.²³

Subjekti poslovanja u turizmu uglavnom su svjesni da se u turističkoj destinaciji u razdoblju turističke sezone pojavljuje kvalitativno izmijenjena i kvantitativno povećana potražnja za brojnim proizvodima i uslugama, pa se takvoj izmijenjenoj situaciji nastoje prilagoditi. Neschostaje, međutim, integralni pristup kojim bi bili obuhvaćeni i međusobno usklađeni svi prometni tokovi: prema sadržaju, vremenu, lokaciji i nositeljima na području turističke destinacije. Ovakav pristup organizaciji prometa u turističkoj destinaciji postiže se primjenom logistike i njenih principa koji se rukovode ciljevima optimalne organizacije tokova na određenom području.²⁴

²² Magaš, D.: Menagement turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2003.

²³ Brkić, A. i Perše, S.: Promet u funkciji turizma. Zbornik radova "Promet na prijelazu u 21. stoljeće", HZDP, Zagreb, 1999.

²⁴ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.

5.2. Sinergijski učinak prometa i turizma

Da između prometa i turizma postoji odnos međusobne uzajamne povezanosti pokazalo se već tijekom povijesnog razvitka. Osim činjenice da se turizam značajnije onda kada su prometne mogućnosti pogodovale jeftinom i kvalitetnom prijevozu, smanjivala su se razdoblja kada je prometna ponuda u kvalitativnom i kvantitativnom smislu bila razvijenija od turističke potražnje s razdobljima kada je prednost bila na strani turizma, pa su bili neophodni iskoraci u prometu da bi se zadovoljile turističke potrebe.

Danas se odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma najbolje ogleda u činjenici da vremenski i sadržajno usklađeno investiranje u prometni i turistički kapacitet daje veće financijske učinke od učinaka koji bi se ostvarili zasebnim ulaganjem jednakog kapitala u jednu i u drugu djelatnost ali vremenski i lokacijski neusklađeno. Ova pojava poznata je pod nazivom sinergijski učinak i zaslužuje uvažavanje prilikom investiranja u prometne i turističke kapacitete.²⁵

Sinergijskim djelovanjem svih prometnih grana u robnom i putničkom prijevozu, promet obavlja sljedeće uloge u funkciji turizma:

- a) osigurava dostupnost turističke destinacije pomoću objekata prometne infrastrukture;
- b) osigurava “kvalitetno putovanje” – turist mora putovanje doživjeti kao udobno, brzo, sigurno i cjenovno prihvatljivo (ekonomično);
- c) pretvara putovanje u “turistički doživljaj” – putovanje u turističke svrhe (npr. na godišnji odmor) turistu mora “ostati u sjećanju” kao nešto zanimljivo i još nedoživljeno, kao nešto “nezaboravno”, nešto što je dio turističke ponude;
- d) osigurava mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji – prošlo je vrijeme pasivnog odmora za turiste suvremenog vremena, koji putuju, istražuju, upoznaju i žele doživjeti nešto novo;
- e) osigurava kvalitetnu opskrbu turističke destinacije – turist u svom odredištu, a i za vrijeme samog putovanja do njega, troši i kupuje, što pretpostavlja nužnost pravodobne, količinski dostatne i efikasne opskrbe zasnovane na suvremenim logističkim principima (just-in-time, door-to-door i drugi)
- f) realizira posebne oblike prometnih usluga kao “turističku atrakciju” u turističkim odredištima – turistički vlak i brodić na Plitvičkim jezerima, izleti drvenim brodicama u primorskim mjestima ili prijevoz žičarom na Bjelolasici, sastavni su dio turističke ponude Hrvatske i svojevrsna

²⁵ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.

turistička atrakcija koja turističkom odredištu daje prepoznatljivost i dodatnu dimenziju kvalitete.²⁶

5.3. Međusobna ograničenja prometa i turizma

Odnosi međuovisnosti prometa i turizma vrlo su kompleksni, jer je osim uzajamnog propulzivnog učinka, prisutno i ograničavajuće djelovanje. Zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti promet ne samo da stvara velike probleme društvu i gospodarstvu, već i direktno ugrožava razvitak turizma.

Ograničavajući utjecaj prometa na turizam ostvaruje se prometnom infrastrukturom i prometnim sredstvima. Prometna infrastruktura koja zbog porasta prometnih tokova, signalno-sigurnosnih uređaja i ostalih sigurnosnih konstrukcijskih elementa postaje sve većih dimenzija i sve veće gustoće po jedinici površine, vizualno degradira prostor i oduzima od prirode područja koja bi se mogla koristiti na druge društveno prihvatljive načine.

Kretanje prometnih sredstava prati stvaranje: buke, štetnih plinova i tvari, te potreba za velikim površinama namjenjenih prometnoj infrastrukturi. Prometna sredstva osim prometnica trebaju i prostore za mirovanje pa su izgrađene površine za nesmetano odvijanje prometa još veće. Po isteku vijeka trajanja dijelove ili čitava prometna sredstva potrebno je učiniti neškodljivima za prirodu, te ih razgraditi i eventualno iskoristiti u novom ciklusu proizvodnje istog ili drugačijeg proizvoda. Dio toga zadatka još uvijek nije moguće obaviti bez dodatnog devastirajućeg utjecaja na okoliš.

Sa smanjenjem sigurnosti prometa, raste svijest o potrebi poduzimanja brojnih aktivnosti u domeni nositelja prometne politike, ali i u ponašanju sudionika u prometu. Zbog niske razine sigurnosti pojedinih prometnih modaliteta, a u uvjetima nepostojanja prihvatljivog alternativnog rješenja, u pojedinim turističkim destinacijama može doći do smanjenja turističkog prometa.

Ograničavajući utjecaj turizma na promet sastoji se u određivanju granice do koje će promet na turističkom području razvijati. Prvi korak u postizanju toga cilja je planski razvitak prometne infrastrukture prema turističkoj destinaciji i na području turističke destinacije, jer se time determiniraju mogući prometni pravci i određuje gustoća prometne infrastrukture. Istodobno, to znači izbor područja na kojim će se manifestirati i svi negativni učinci prometa, pa treba imati na umu da se na tim područjima turistička ponuda može ograničeno razvijati.

²⁶ Šolman, S. (2010). Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske. *Acta turistica nova*, 4(2), 231-246. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/107018>

Predpostavljanje turističkog razvitka prometnom, može se ogledati u odabiru duljih i građevinski nepovoljnijih trasa prometnica, a time i višim troškovima izgradnje infrastrukture, kako bi se pojedina područja ekološki sačuvala i u njima razvijali turistički sadržaji.²⁷

5.4. Udio turističkog u ukupnom prometu

20. stoljeće je po mnogo čemu značilo veliki iskorak u razvoju ljudskog društva. Među ostalim, razvoj prometne tehnologije, uključujući i telekomunikacije, dosegno je takve razmjere da je cijeli naš planet pretvorio u *globalno selo* gdje je svaka, pa i najudaljenija točka na zemljinoj površini prometno dostupna, mnoge od njih po prihvatljivim uvjetima i bez velikog rizika, a različite informacije široko se distribuiraju i dostupne su gotovo svakome. Promet je ušao u svaku "poru" ljudskog života pa prema nekim procjenama prometna infrastruktura i prometna sredstva čine oko 40% svega što je čovjek stvorio. Razvoj prometne tehnologije omogućio je prijevoz velikoga broja ljudi na bilo koju udaljenost, a neki su znanstvenici današnje društvo, zbog velikog broja putovanja, označili sintagmom *putujuće čovječanstvo*.²⁸ Mobilnost ljudi se u kratkom razdoblju višestruo povećala pa su tako Europljani koncem 20. stoljeća putovali pet puta više u inozemstvo nego tridesetak godina prije, prosječne udaljenosti putovanja stalno rastu, prema nekim procjenama, u Zemljama EU-a oko 2% na godinu, i mnogi stručnjaci već smatraju da su premašene granice održivog rasta prometa u razvijenim zemljama itd.²⁹

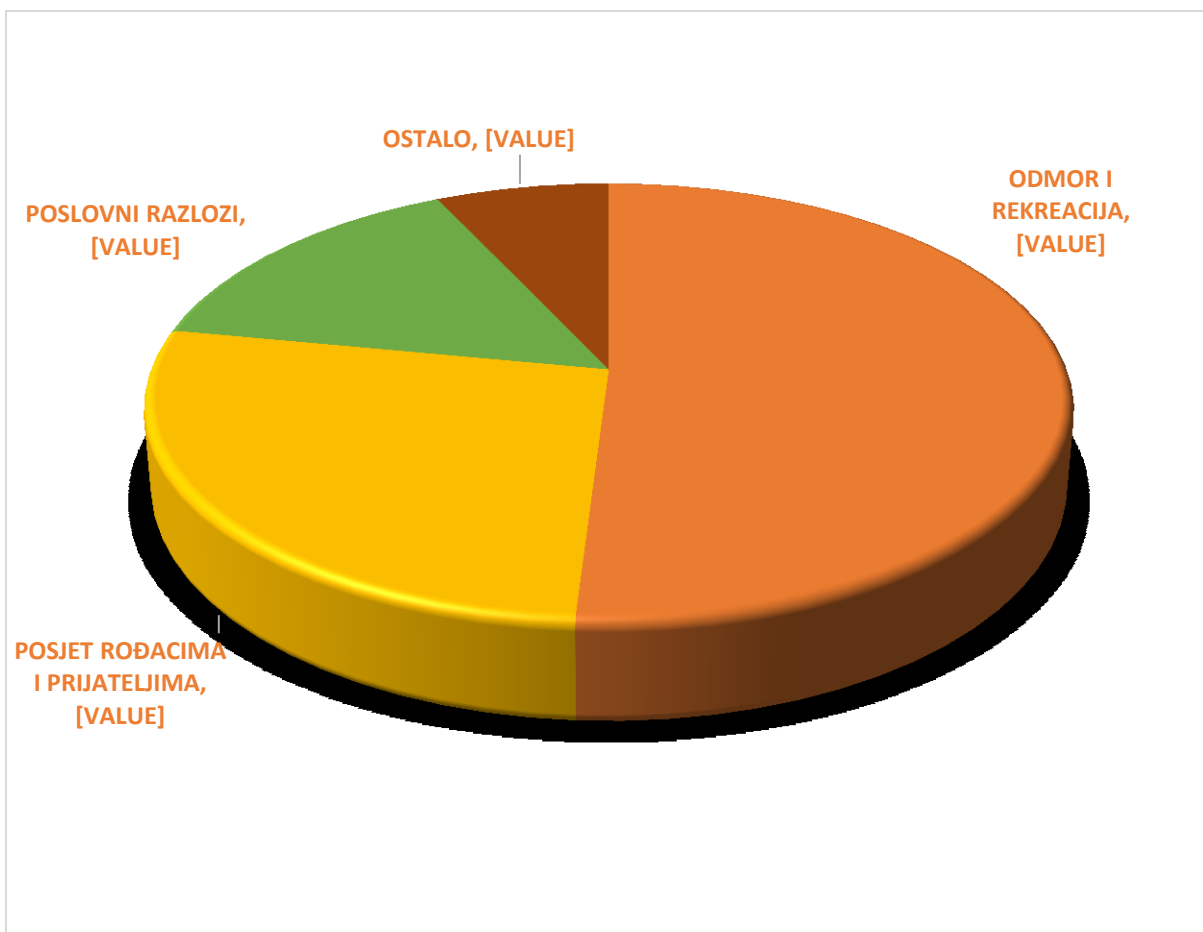
Znatan doprinos ukunom broju putovanja daje i jedna od najznačajnijih društveno-ekonomskih pojava 20. stoljeća, a to je masovni turizam. Broj turističkih putovanja u inozemstvo u svijetu 2011. godine dosegno je 983 milijuna (rast od 4,6% u odnosu na 2010.), a procjenjuje se da je broj turističkih putovanja unutar vlastitih zemalja oko deset puta veći.³⁰

²⁷ ibid

²⁸ Kripendorf, J. (1986). *Putujuće čovječanstvo: Za novo poimanje slobodnog vremena i putovanja*, Zagreb: SNL i Zavod za istraživanje turizma.

²⁹ Horak, S.: Turizam i promet, Zagreb, 2014.

³⁰ World Tourism Organization (2012). Tourism highlights. Madrid: Autor.



Grafikon 1. Međunarodni turistički dolasci prema svrhama putovanja u 2011. (u %)

Izvor: Izradio autor prema World Tourism Organization (2012). Tourism highlights (str. 4). Madrid: Autor.

Turistička putovanja u ukupno prevaljenim putničkim kilometrima u zapadnoj Europi čine 30% cestovnog i željezničkog prometa, a zračnog i do 90%. U Europskoj uniji oko 2/3 svih putovanja poduzeto je radi odmora i razonode. Turizam je danans silno važan segment prometne potražnje u međugradskom prometu. Njegov udio u ukupnim putovanjima, a time i njegova važnost za prometnu potražnju, smanjuje se u urbanim područjima s rastom veličine gradova.

Promet za turističke potrebe danas čini veliki dio ukupnog prometa i za ta se putovanja koriste sva raspoloživa prijevozna sredstva. Tako je npr. za približno 40% ukupnog broja inozemnih putovanja u Hrvatskoj 2001. godine svrha putovanja bila turizam (odmor, relaksacija, zabava), a kada se tome dodaju i putovanja zbog posjeta rodbini i prijateljima, koja se također svrstavaju u turistička putovanja, taj udio je iznosio oko 57%. U zračnom prijevozu, putovanja s turističkom svrhom čine pretežni dio putovanja (u SAD-u oko 59%, a na našim primorskim zračnim lukama takvih putnika je koncem 80-ih, prema

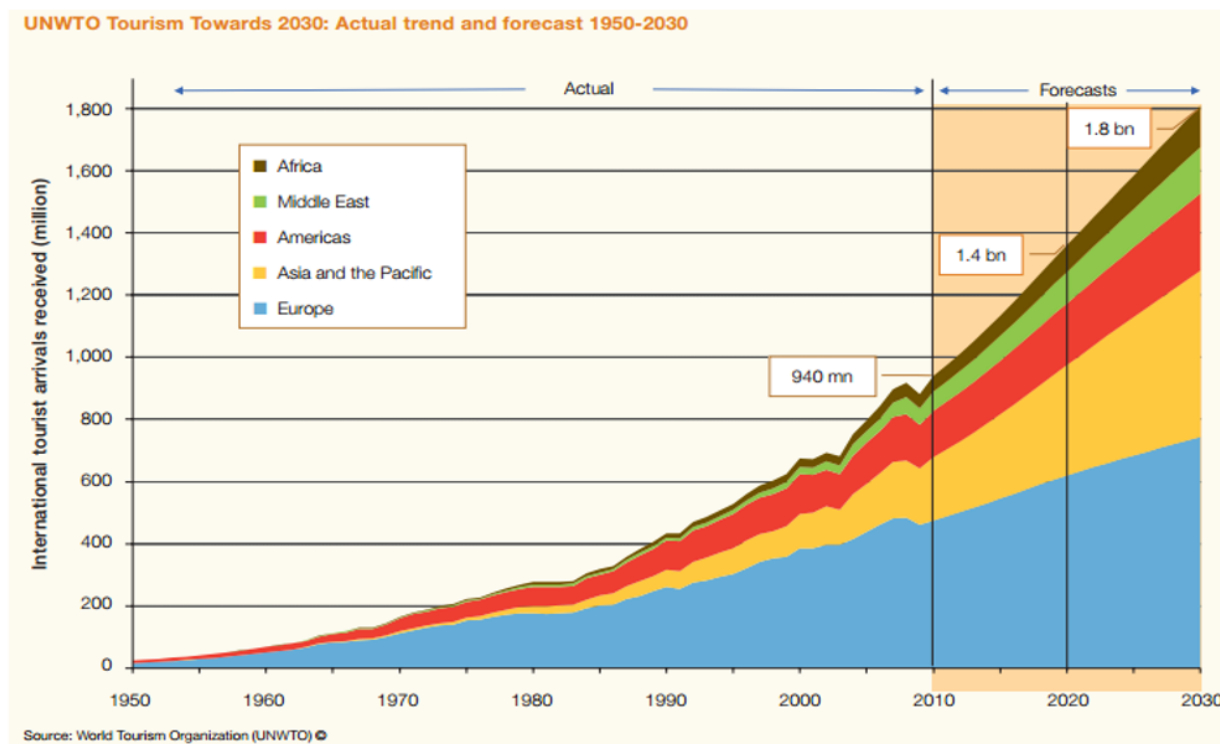
procjenama, bilo oko 80%, a slično je i danas). U Njemačkoj je više od 60% putovanja svim prijevoznim sredstvima vezano uz dokolicu. Nije stoga čudno da je porast prometa u uskoj vezi s porastom broja turističkih dolazaka.

Analiza te povezanosti u Hrvatskoj (broj putnika na cestovnim graničnim prijelazima Hrvatske i broj turista koji su ostvarili noćenje u nekom od komercijalnih smještajnih objekata) od 1994. do 1999. godine pokazuje visoku pozitivnu korelaciju. Tako koeficijent korelacije za promatrane pojave iznosi 0,98, a koeficijent regresije pokazuje da se broj turista povećao za 1.000 kada se broj putnika na granici poveća za 4.000. Kada se promatraju samo inozemni putnici i turisti u Hrvatskoj, onda je ta veza još jače izražena, pa koeficijent korelacije iznosi 0,99, a na svakih 3.300 inozemnih putnika na granici poveća se broj inozemnih turista za 1.000.³¹

³¹ Horak, S.: Turizam i promet, Zagreb, 2014.

6. BUDUĆNOST MEĐUODNOSA PROMETA I TURIZMA

U navodima UNWTO-a predviđa se rast međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu po godišnjoj stopi od 3.3%. U apsolutnom iznosu to bi značilo povećanje broja dolazaka za 43 milijuna svake godine. Očekuje se da će 2020.godine broj međunarodnih turističkih dolazaka iznositi 1,4 milijarde, a 2030.godine čak 1,8 milijardi.³²



Slika 5. Projekcije razvoja turizma u svijetu do 2030. godine

Izvor: UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

Predviđa se da će doći do velikog porasta turizma u sljedećih dvadeset godina. Promjenjivi gospodarski uvjeti, izmijenjeno ponašanje potrošača i nove tehnologije uzrokovat će nastanak novih tržišta. Promijenit će se sastav turističke populacije. Povećat će se udio starijih osoba u turističkim kretanjima, veći naglasak stavljat će se na individualne godišnje odmore te na obrazovni odmor i aktivnu rekreaciju. Rastuća svijest o potrebi očuvanja okoliša utjecat će na politiku planiranja i turističku

³² UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>

potražnju, a priroda, koja predstavlja glavni turistički resurs, sve će više nestajati i biti sve osjetljivija. Zahtijevat će se ekološki, dugoročni pristup planiranja turizma.³³

Daljnji razvoj prometa i turizma sve će više zahtijevati razvoj po načelima održivog razvoja, tj. uz što manje štetnosti po okoliš.

The Global Development Research Center navodi da je održivi razvoj “održavanje ravnoteže između ljudske potrebe za poboljšanjem kvalitete življenja i blagostanja s jedne strane te očuvanja prirodnih izvora i ekosustava, o kojima ovise buduće generacije”.³⁴

Širenje štetnih posljedica transporta i prometa na okoliš transport i prometu kao znanosti i transportu i prometu kao gospodarskoj aktivnosti nameće novu paradigmu, smanjivanje sukoba gospodarske, transportne, prometne, ekološke i društveno-kulturološke koncepcije održivoga razvoja, socijalnoga razvoja, očuvanje prirodnih resursa uz kontinuirano poboljšanje kvalitete transportnih i prometnih usluga, utvrđivanje i sinkroniziranje gospodarsko-prometno-ekoloških ciljeva, optimalno korištenje resursa i zaštita okoliša.³⁵

Kako je promet gospodarstvena djelatnost, proizlazi da je razvitak prometa prihvatljiv do one mjere do koje ne ugrožava prirodu i njene procese. Odnosno, razvitak prometa je održiv, ukoliko udovoljava zahtjevima optimalnosti i ekonomske efikasnosti u korištenju raspoloživih resursa te ako pridonosi poboljšanju uvjeta života i usklađivanju odnosa unutar ljudske zajednice. Održivi razvitak prometa i turizma znači usklađeno djelovanje obje djelatnosti do razine koja ne ugrožava prirodne resurse i njihovo obnavljanje.³⁶

Koncept se u pravilu veže za uže područje-regiju, u kojoj gospodarstvene djelatnosti funkcioniraju kao cjelina pa je moguće i potrebno usklađivati i optimalizirati njihovo djelovanje. Pokazalo se međutim da pojam održivosti iako prihvatljiv i razumljiv, nije dovoljno precizan kada je potrebno donijeti odluku kako ga primijeniti u konkretnoj destinaciji. Masovni turizam počinje se supstituirati “održivim”, “odgovornim”, “zelenim”, ili “mekanim” turizmom- što se sve odnosi na različite oblike turističke ponude koja uzima u obzir potrebu za zaštitom okoliša. Javljaju se mišljenja o nemogućnosti bilo kakvog koncepta održivog razvitka prometa i turizma, zato što je turizam nemoguć bez prometa. A promet uvijek i znatno devastira okoliš. Nakon što su iskustva pokazala da je moguće primjenom prometnih načina koji

³³ Vuković, I. (2006). “SUVREMENI TRENDovi U RAZVOJU TURIZMA U EUROPSKOJ UNIJI I IMPLIKACIJE NA HRVATSKU”. *Tourism and hospitality management*, 12(1), 35-55. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/61770>

³⁴ Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: “Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH”, ODRAZ i UNDP, 2002.

³⁵ Zelenika, R.: “Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment”, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001.

³⁶ Mrnjavac E.:” Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment”, Opatija 2006.

manje zagađuju okoliš, a osiguravaju jednaki radni učinak, postići prometnu povezanost uz manje zagađenja, koncept je prihvaćen.³⁷

Zbog velikih razlika u dinamici i prostornom obuhvatu razvitka turizma definirani su razvojni koncepti, koji se međusobno razlikuju po tome u kojoj mjeri uvažavaju načela održivosti i utjecaja turizma na okoliš. Filozofija održivosti razvitka turizma obuhvaća ove scenarije razvitka:³⁸

- Slobodni razvitak,
- Intenzivni razvitak,
- Alternativni turistički razvitak (ekoturizam),
- Održivi turizam i
- Izostanak razvitka.

U skladu s prometnom politikom Europske unije i globalnim trendovima, prometni sustav Republike Hrvatske razvijati će se po modelu koji omogućava održivi razvoj prometnog sustava uz energetske učinkovitost, vođenje brige o okolišu uz maksimalnu sigurnost svih sudionika u prometu. Razvijen prometni sustav olakšava i potiče mobilnost ljudi i roba te, smanjivanjem prometne izoliranosti, omogućava rast produktivnosti i stvara pretpostavke za uravnotežen regionalni razvoj.³⁹

Motivi prometa u turističke svrhe

Ljude potiču na putovanja različiti razlozi. S obzirom da su potrebe korisnika prometnih usluga drugačije i ovise o motivima putovanja postoji potreba da se ti motivi detaljnije definiraju.

S obzirom na duljinu trajanja putovanja razlikuju se:

- Putovanja u trajanju od jednog dana,
- Putovanja u trajanju od jednog dana do jedne godine i
- Putovanja koja traju više od jedne godine.

Putovanja u trajanju od godine dana uključujući i ona koja traju do jednog dana mogu se poduzimati u turističke svrhe, ali također radi posla, školovanja ili obiteljskih razloga (zdravstvenih, vjenčanja, pogrebi i ostali obiteljski događaji). Putovanja koja traju više od godine dana imaju sasvim drugačije razloge. To su promjene mjesta stanovanja ili boravka, koje poduzimaju izbjeglice, studenti, nomadi, diplomati ili pripadnici vojnih ili policijskih snaga neke države. Nije na odmet podsjetiti da turistička putovanja traju

³⁷ ibid

³⁸ ibid

³⁹ Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: "Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH", ODRAZ i UNDP, 2002.

od jednog dana (izleti) ili više od jednog dana do jedne godine. Sukladno tome, ustalilo se razlikovanje dviju kategorija korisnika turističkih putovanja:

- Izletnici, korisnici turističkog putovanja u trajanju od jednog dana
- Turisti, korisnici turističkih putovanja u trajanju većem od jednog dana, koji prepoznaju jedan od motiva navedenih pod motivima turističkog putovanja.

Obje ove kategorije korisnika turističkih putovanja nazivaju se posjetiteljima.

S obzirom na udaljenost putovanja mogu biti:

- Lokalnog karaktera i
- Putovanja na većoj udaljenosti.

Putovanja unutar šireg područja mjesta boravka bez obzira na motiv imaju značajke lokalnih putovanja. Sva putovanja izvan tog područja na većim udaljenostima pripadaju drugoj skupini. Udaljenosti na kojoj se putovanje poduzima determinira raspon unutar kojeg se bira optimalno prometno sredstvo.

S obzirom na cilj putovanja moguće je razlikovati:

- Posjete rodbini i prijateljima,
- Susreti, seminari, savjetovanja, kongresi,
- Posao,
- Rekreacija,
- Zabava,
- Osobni i obiteljski razlozi te
- Ostali razlozi.

Među putnicima koje rukovode prethodni motivi nalaze se i turisti. Među spomenutim motivima turisti uglavnom putuju radi zabave i rekreacije, no i radi posla i sudjelovanja na susretima i savjetovanjima, edukativnih programa, zdravstvenih programa, religijskih razloga, posjete rodbini i prijateljima te sudjelovanja u nekom događaju. Ponekad se turistički motivi kombiniraju s osobnim ili poslovnim, pa je teško precizno odrediti koji je primarni motiv putovanja.

Putnici koriste sredstva svih prometnih grana, iako je poznato da neki razlozi putovanja determiniraju odabir prometnog sredstva (primjerice, poslovna putovanja koja teže što kraćem trajanju preferiraju zračni promet).

Ponekad je preporučljivo poznavanje mjesta boravka putnika, uključujući naravno i turiste, jer pobliže poznavanje tog elementa, može upućivati na navike, očekivanja i potrebe korisnika putovanja.

Svi ovi elementi, ali i još neki drugi, pomažu u predviđanju intenziteta odabira prometne grane i eventualnom davanju prednosti nekom obliku prijevoza od strane pojedine kategorije korisnika. Istraživanje i raspolaganje tim spoznajama, olakšava definiranje prometne politike prometnim poduzećima, na način da se što učinkovitije zadovolje potrebe korisnika.⁴⁰

⁴⁰ Mrnjavac E.: "Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment", Opatija 2006.

7. KRITIČKI OSVRT NA TEMU

Hrvatska je zemlja izuzetnih prirodnih ljepota i puna nevjerojatnih znamenitosti. Zbog svog položaja u Europi, klima je mediteranska što donosi lijepo vrijeme kroz većinu godine. Strategija razvoja turizma u Hrvatskoj naglašava potrebu upotpunjenja ponude i razvoja izvan glavne turističke sezone. Naime, Hrvatska ima konkurentsku prednost u odnosu na destinacije u okruženju, posebice na atraktivnim turističkim resursima, jedinstvenoj ponudi, lokacijskoj renti i bogatoj povijesno – kulturnoj baštini. Ulaskom u Europsku uniju Republika Hrvatska suočava se s novim prilikama, ali isto tako i s novim izazovima. Članstvo u Europskoj uniji je i izazov jer predstavlja mogućnost kapitalnih investiranja u gospodarstvo i turizam, ali i potrebu usvajanja europskih direktiva vezano za turizam. Za Hrvatsku to može značiti poboljšanje konkurentске pozicije na dinamičnom europskom turističkom tržištu kroz ostvarenje većih prihoda od turizma, a temeljeno na diferencijaciji ponude.

S obzirom na reljefne karakteristike Hrvatske, njezin prometni položaj i prometna sredstva koja najčešće koriste turisti pri dolasku u Hrvatsku, u prometnoj povezanosti najveći značaj imaju cestovni, pomorski i zračni promet. U cestovnom prometu veliku važnost ima dobro izrađena mreža autocesta kojom su međusobno povezana turistička središta primorske Hrvatske te primorska s kontinentalnom Hrvatskom, a time i odredištima širom Europe. Udio cestovnog prometa je i dalje vrlo visok, što je posljedica novoizgrađenih autocesta prema obalnim destinacijama u posljednjim godinama. Za otočna mjesta od velike važnosti je pomorski promet. Izgradnja hotela, uređene luke i marine, ulaganje u nove proizvode, kvalitetne reklame; jedan su od načina ulaganja i unapređivanja turizma pa tako i samog pomorskog prometa. Zračni promet u novije vrijeme dobiva sve više na važnosti, te je zaslužan za razvoj međunarodnog turizma i globalizacijskih procesa u turizmu. Tržišta poput Velike Britanije, Skandinavskih država, Rusije pa čak i država Dalekog Istoka, nemaju drugog izbora osim zračnog prijevoza, pa je to uvjetovalo porast udjela ove prometne grane. No, tržište zračnog prometa u hrvatskom turizmu je relativno nerazvijeno i podložno kratkoročnim promjenama, te je još uvijek nemoguće odrediti u kojoj će mjeri uloga zračnog prometa u turističkim dolascima dobivati na važnosti. Željeznički promet u Hrvatskoj najmanje je zastupljen, ali u procesu pridruživanja Hrvatske u stalno članstvo EU, investicije u željeznicu dobivale su na značaju. Predviđaju se znatna ulaganja u željeznicu, obzirom da je to mod prometa koji najmanje onečišćuje okoliš te su troškovi prijevoza manji u odnosu na druge modove, a od nje se očekuje tržišno poslovanje koje će biti podvrgnuto ravnopravnoj konkurenciji ostalih oblika prometa. Popis pozitivnih učinaka turizma dovoljno je dugačak da odvuče pozornost od svojih negativnih učinaka, no i negativni učinci su prisutni. Turizam povećava dohodak i životni standard stanovnika turističkih regija, povećava i zaposlenost, također i investicije u lokalnu infrastrukturu. Potiče očuvanje prirodnih ljepota, povijesnih građevina i spomenika te doprinosi očuvanju kulturnog identiteta regije. No,

kada turizam sagledamo iz šire perspektive, on ima i mnogobrojne negativne učinke na okoliš i društveni život. Obzirom da je u Hrvatskoj turizam izrazito sezonalan i da privlači mase ljudi zahvaljujući ljetu, suncu i toplom moru, to izaziva prometne gužve, natrpanost ulica, iscrpljivanje turističkih djelatnika, preopterećenost sustava vodoopskrbe i kanalizacije, porast otpada i onečišćenje. Pretjerano iskorištavanje kulturnih odredišta u turističke svrhe društvo dovodi do gubitka mira i privatnosti, a prirodu do remećenja ekosustava. Zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti promet ne samo da stvara velike probleme društvu i gospodarstvu, već i direktno ugrožava razvitak turizma. Kretanje prometnih sredstava prati stvaranje: buke, štetnih plinova i tvari, te potreba za velikim površinama namjenjenih prometnoj infrastrukturi.

Temeljem provedenog istraživanja zaključuje se da Hrvatska treba svoju poziciju na Mediteranu u budućnosti bolje iskoristiti. Prirodni potencijal i pozicija koju ima u odnosu na ostale konkurentne europske zemlje daje joj mogućnost da privuče potražnju za nautičkim turizmom. Kontinentalna Hrvatska je i dalje veliki izazov, pogodna je za kreiranje raznolikih izleta po vinskim podrumima i šetanje po zaštićenim prirodnim područjima. Stari srednjovjekovni dvorci su temelj za održivi razvoj kroz koji se mogu promovirati kulturna baština i lokalni specijliteti. Hrvatska ima ekološki čisto tlo pogodno za proizvodnju zdrave hrane koja doprinosi autentičnosti turističke ponude. Hrvatska ima adute kao što su besprijeekorna ljepota prirode i slavna tradicija. Osim predivnih gradova smještenih uz obalu, koji se ne zadržavaju samo na svojim spomenicima baštine (a koji su impresivni čak i u svjetskim okvirima) nego se trude i brojnim manifestacijama privući još brojnije turiste, Hrvatska nudi još mjesta ne toliko poznata turistima. Dalmatinska zagora je jedan od najvećih skrivenih dragulja, koja je na putu da i ona postane turističko blago. Ona ima oaze u kojima se može piti voda iz izvora, udahnuti najčistiji zrak u ovom dijelu Europe sa spektakularnim pogledom na pučinu i otoke srednje Dalmacije, bicikl se može voziti satima bez prometnog kolapsa i može se pojesti domaća hrana proizvedena iz vrtova. Hrvatsko zagorje posjeduje ljepotu zagorskih brega i stotinu nijansi zelenila na zagorskim vinogradima i livadama. Jedan od aduta ove regije su brojne manifestacije koje privlače veći broj posjetitelja. Požeško-slavonski kraj se trudi pozicionirati na mapi hrvatskih atrakcija svojom prvenstveno sjajnom gastronomijom i vinima. Slavonske atrakcije su također polako ali sigurno već postale prepoznatljive. U Vukovarsko-srijemskoj županiji smješten je grad Vinkovci koji je jedan od najstarijih gradova u Europi, što je izrazito primamljivo za sve posjetitelje i turiste koji su u potrazi za starinama, arheološkim bogatstvima i drevnim pričama. Zagrebačka županija nudi carstvo izletničkog odmora, vinskih staza, seoskih domaćinstava, aktivnog odmora i brojnih manifestacija. Martinje, Vincekovo, Samoborski fašnik, neke su od mnogobrojnih manifestacija Zagrebačke županije. Glavni grad Zagreb postaje prava turistička destinacija. Iako je poznato kako je Zagreb zimi posebno posjećen zbog popularne tradicionalne predblagdanske manifestacije Advent u Zagrebu, u doba dok Zagrepčani odlaze na more, grad više nije prazan kao u kolovozu. U centru

grada je prilična gužva, pogotovo navečer u ulicama u kojima se nešto događa, što iznimno privlači turiste. Hrvatski turizam može postati još konkurentniji ne samo na europskom turističkom tržištu, već i na svjetskom, uz sve preduvjete uspjeha, a ima i reputaciju sigurne i mirne zemlje za odmor. Kada se uzmu u obzir potencijali koje ima, zaključuje se da Hrvatska može stvoriti novu i poboljšati postojeću ponudu. To bi se moglo provesti kroz razvijanje seoskog, eko, gorskog ili zdravstvenog turizma, te bi se to također pozitivno odrazilo na poticaj zapošljavanja, radi prijetnje iseljavanja koja se već nekoliko godina javlja u Hrvatskoj.

8. ZAKLJUČAK

Promet i turizam “ne idu” jedan bez drugoga, međusobno su čvrsto povezani i ovisni. Dobro organiziran i uređen promet, naročito na mikrorazini turističkog odredišta, dodatno je jamstvo njegove turističke atraktivnosti. Samo ravnomjerni razvoj svih prometnih grana u prometnom sustavu može omogućiti kvalitetnu i efikasnu logističku potporu turističkoj djelatnosti, kao strateškoj gospodarskoj grani u Hrvatskoj.

Promet i turizam kao međuovisni sektori proizvode mnoge pozitivne implikacije. Turizam nam omogućuje upoznavanje i povezivanje s dosad neotkrivenim lokacijama, kulturama ili religijama. Otkrivanje novih informacija, sklapanje novih prijateljstava ili poslova... Turizam potiče prometni sektor na izgradnju i modernizaciju prometnica i općenito prometne infrastrukture. Kontinuirani porast broja turista u međunarodnim turističkim kretanjima zahtjeva obogaćivanje postojećih ali i razvijanje novih prometnih sredstava u svrhu što učinkovitijeg prijevoza putnika. S druge strane promet djeluje kao osnovno sredstvo razvoja turizma, kao spojnica između emitivnog i receptivnog tržišta. Razvoj prometa bio je od ključne važnosti za razvoj turizma kao globalnog fenomena. Razvoj suvremenih oblika prijevoza omogućio je povezivanje i najudaljenijih dijelova svijeta te savladavanje velikih udaljenosti u relativno kratkom vremenskom razdoblju. Najznačajniji oblici prijevoza u svrhu razvoja turizma su: zračni, cestovni i željeznički.

Unatoč činjenici da je promet jedna od baza turizma, koja ima mjesto u različitim prometnim sektorima koji povezuju destinacije, povezanost između razvoja transporta i turizma je još uvijek nedovoljno istražena. Načini transporta i izbor rute imaju veliki utjecaj na biranje destinacije.

Povezanost između turizma i prometa ne završava dolaskom turista na destinaciju, nego je taj odnos puno kompleksniji i širi se na promet unutar turističke destinacije. Ako turisti nisu zadovoljni sa kvalitetom prijevoza, sveukupni dojam cijelog putovanja će biti lošiji, stoga promet ne može napredovati bez turista i obrnuto.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Horak, S.: Turizam i promet, Zagreb, 2014.
2. Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.
3. Jurčević, M. (2001): Promet kao poticatelj turizma u Republici Hrvatskoj, Suvremeni promet, Zagreb
4. Magaš, D.: Menagement turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2003.
5. Zelenika, R.: "Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment", Ekonomski fakultet, Rijeka, 2001.

INTERNET:

1. <https://fmtu.lumens5plus.com/sites/fmtu.lumens5plus.com/files/40-e6682d37e555df7b9812907fd3d19a4a.pdf> [Pristupljeno: lipanj, 2019.]
2. <https://studenti.rs/skripte/turizam-ugostiteljstvo/turisticke-usluge/> [Pristupljeno: lipanj, 2019.]
3. <http://www.azo.hr/Izvjesca29> [Pristupljeno: lipanj 2019.]
4. Šolman, S. (2010). Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske. Acta turistica nova, 4(2), 231-246. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/107018> [Pristupljeno: lipanj, 2019.]
5. UNWTO : Tourism highlights , edition 2015, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145> [Pristupljeno: srpanj, 2019.]
6. Vuković, I. (2006). "SUVREMENI TRENDOMI U RAZVOJU TURIZMA U EUROPSKOJ UNIJI I IMPLIKACIJE NA HRVATSKU". Tourism and hospitality management, 12(1), 35-55. Preuzeto s <http://hrcak.srce.hr/61770> [Pristupljeno: srpanj, 2019.]

OSTALI IZVORI:

1. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, op. cit., str. 6
2. Vlada Republike Hrvatske, Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, 2013., str. 7
3. Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja RH, Zavod za prostorno planiranje (1999). Program prostornog uređenja Republike Hrvatske. Zagreb: Autor. Kartografski prikaz br. 6
4. Tomas 2004 – Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2005., str. 40.
5. Compendium of Tourism Statistics, 2005 Edition, WTO, Madrid, 2005, str. 74, 93, 117, 177, 193

6. Kovačić, M., Milošević T.: Interdependence of Transport and Tourism; University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Pomorski zbornik 52 (2016.), 99-111., Studentska 2, 51000 Rijeka, Croatia
7. Brkić, A. i Perše, S.: Promet u funkciji turizma. Zbornik radova "Promet na prijelazu u 21. stoljeće", HZDP, Zagreb, 1999.
8. Kripendorf, J. (1986). *Putujuće čovječanstvo: Za novo poimanje slobodnog vremena i putovanja*, Zagreb: SNL i Zavod za istraživanje turizma.
9. World Tourism Organization (2012). Tourism highlights. Madrid: Autor.
10. Jelić Mueck V., Pavić-Rogošić L.: "Pregled i ocjena napretka provedbe Agende 21 u RH", ODRAZ i UNDP, 2002.

POPIS SLIKA

Slika 1. Cestovna mreža Hrvatske – stanje 1998. i plan izgradnje do 2015.

Slika 2. Željeznička mreža Hrvatske – stanje 1998. i plan izgradnje do 2015. godine

Slika 3. Pomorske i riječne luke Hrvatske – stanje 1997. i plan izgradnje do 2015. godine

Slika 4. Zračne luke i pristaništa Hrvatske – stanje 1998. i plan izgradnje do 2015. godine

Slika 5. Projekcije razvoja turizma u svijetu do 2030. godine

POPIS TABLICA

Tablica 1: Zaštićena područja prirode u 2017. u RH

Tablica 2: Nacionalni parkovi u RH

Tablica 3: Smještajni kapaciteti po vrstama objekata (stanje 31. kolovoza) u RH od 2014. do 2017.

Tablica 4: Smještajni kapaciteti po kategoriji hotela (stanje 31. kolovoza) u RH od 2014. do 2017.

Tablica 5: dolasci turista u Hrvatsku prema vrsti prometne grane za radoblje 1994. – 2004. (%)

POPIS SHEMA

Shema 1: Skupine aktivnosti koje sudjeluju u proizvodnji turističke usluge

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Međunarodni turistički dolasci prema svrhama putovanja u 2011. (u %)



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ diplomski rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ diplomskog rada

pod naslovom **UTJECAJ PROMETA NA RAZVOJ TURIZMA U RH**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 9.9.2019.

(potpis)